



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

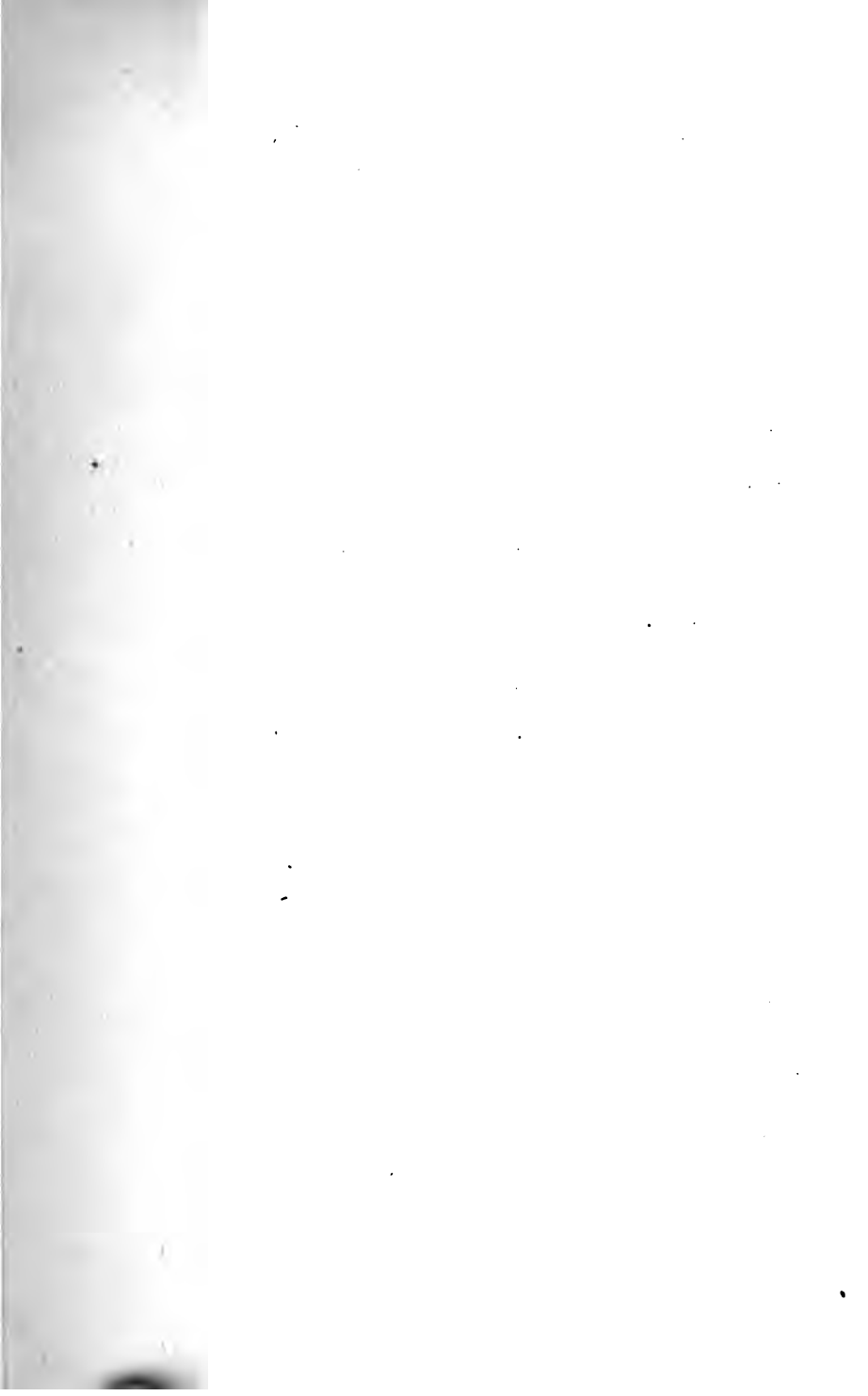


STANFORD UNIVERSITY LIBRARY









BULLETIN DES LOIS

DE LA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

XII^e SÉRIE.

DEUXIÈME SEMESTRE DE 1874,

CONTENANT

LES LOIS ET DÉCRETS D'INTÉRÊT PUBLIC ET GÉNÉRAL

PUBLIÉS DEPUIS LE 1^{er} JUILLET JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1874.

PARTIE PRINCIPALE.

TOME NEUVIÈME.

N^{os} 215 à 240.



ANCIENNE LIBRAIRIE

PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXV.

349.44

F81

12th ser.

v. 9

594781

via rail station

TABLE CHRONOLOGIQUE

DES LOIS ET DÉCRETS

CONTENUS DANS LE TOME IX^e DE LA XII^e SÉRIE DU BULLETIN DES LOIS.

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
	ACTES ANTÉRIEURS AU 2 ^e SEMESTRE DE 1874.		
29 Janv. 1871.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens.....	233	601
25 Sept. 1872.	DÉCRET qui modifie la composition du conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon.....	238	888
25 Oct. 1873.	DÉCRET qui autorise le secrétaire perpétuel de l'Académie des inscriptions et belles-lettres de l'Institut de France à accepter le legs à elle fait par feu la dame Guérineau.....	216	13
12 Nov.	DÉCRET qui ouvre au budget de la grande chancellerie de la Légion d'honneur, exercice 1871, deux chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pour rappels d'arrérages de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.....	231	559
Idem.	DÉCRET qui ouvre au budget de la grande chancellerie de la Légion d'honneur, exercice 1872, deux chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pour rappels d'arrérages de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.....	Ibid.	561
8 Janv. 1874.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Châlon-sur-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin.....	221	219
13.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département du Nord.....	218	118
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département du Pas-de-Calais.....	226	369
26.	DÉCRET qui déclare illégale et nulle une délibération du conseil général de la Côte-d'Or.....	Ibid.	403
2 Février.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'étang de Cazaux.....	225	342
10.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret..	234	641
5 Mars.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézefosse à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt.....	223	289
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un		

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
	chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize.....	230	
18 Mars 1874.	DÉCRET qui déclare illégale et nulle une délibération du conseil général des Pyrénées-Orientales.....	226	403
23.	DÉCRET qui autorise l'agrandissement et l'amélioration du port de Marscillan (Hérault).....	215	14
Idem.	DÉCRET concernant la rectification de la route départementale de la Creuse n° 2, d'Aubusson à Montaignut, aux abords de l'étang de Couyoux.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET relatif à la rectification, à l'entrée de Lugny, de la route départementale de Saône-et-Loire n° 21, de Mâcon à Lugny.....	Ibid.	Ibid.
26.	DÉCRET qui autorise le conseil municipal de Saint-Etienne à supprimer dans son lycée deux bourses et deux demi-bourses d'internes et à les convertir en six bourses de demi-pensionnaires.....	224	334
27.	DÉCRET qui affecte au département des travaux publics une parcelle de terrain domanial dépendant du magasin des vivres de la marine, à Bordeaux, et désignée sous le nom de <i>Parc aux bestiaux</i>	215	14
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Anduze à ou près Lezan.....	227	409
29.	DÉCRET relatif aux travaux de construction, entre le col de Bluffy et la plaine d'Alex, de la route départementale n° 7, d'Annecy à Bonneville par Thônes (Haute-Savoie).....	218	1
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal de secours dérivé du Verdon (Basses-Alpes).....	219	106
Idem.	DÉCRET portant affectation au service des ponts et chaussées d'un ancien corps de garde à Avesnes (Nord)...	Ibid.	167
Idem.	DÉCRET relatif à l'amélioration de la rive droite du port de Bordeaux.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET concernant l'établissement, à Auch (Gers), d'une pépinière destinée aux plantations des routes départementales.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET relatif aux travaux de rectification, au point de jonction avec la route départementale n° 5, de la route départementale du Gers n° 9, de l'île-en-Dodon à Grenade.....	220	201
30.	DÉCRET qui autorise le directeur des beaux-arts à accepter la donation faite par la dame veuve <i>Huguier (Pierre-Charles)</i> pour fonder un prix.....	224	334
7 Avril.	DÉCRET portant que des territoires sont distraits de la commune de Saint-Pierre-de-Clairac, canton de Puymirol, arrondissement d'Agen (Lot-et-Garonne), et rattachés à la commune de Lafox, même canton.....	215	15
Idem.	DÉCRET qui distrait des territoires de la commune de Vezac, canton et arrondissement de Sarlat (Dordogne), et les annexe à la commune de la Roque-Gageac, même canton.....	Ibid.	Ibid.
	DÉCRET relatif à l'exécution des travaux nécessaires pour le dévasement des ports de Granville et de Cherbourg.	218	143
10.	DÉCRET portant qu'il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation du Rhône au passage du Grand-Camp (Rhône).....	Ibid.	Ibid.
11.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yeu, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie.....	228	433
14.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'agrandissement de la station de Luxé (Charente), ligne de Tours à Bordeaux.....	218	143
Idem.	DÉCRET qui fixe le nombre d'offices d'avoué aux tribunaux de Fougères et Charolles.....	223	295

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
23 Avril 1874.	DÉCRET qui fixe à dix le nombre d'offices d'avoué au tribunal de Pau, et à douze le nombre d'offices d'huissier au tribunal de Parthenay.....	224	334
27.	DÉCRET qui déclare l'urgence de la prise de possession de terrains pour l'établissement du chemin de fer de Monsoult à Amiens.....	220	201
29.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'exécution du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur Geryville, et approuve la convention passée pour l'exploitation dudit chemin de fer.....	233	602
2 Mai.	DÉCRET qui crée à Manguio (Hérault) un commissariat spécial de police.....	216	64
Idem.	DÉCRET portant extension de la juridiction du commissaire de police de Dieulefit (Drôme).....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET qui supprime le commissariat spécial de police de Saint-Mathieu-de-Trévières (Hérault).....	219	167
Idem.	DÉCRET qui crée à Châteauneuf-du-Faou (Finistère) un commissariat spécial de police.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRETS portant extension de la juridiction du commissaire de police de Bléré (Indre) et de celle du commissaire spécial de police de Confolens (Charente)...	Ibid.	Ibid.
6.	DÉCRET portant qu'il y a urgence de prise de possession de terrains pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Amand à Blanc-Misseron (Nord) et pour celui de Monsoult à Amiens.....	220	201
Idem.	DÉCRET portant qu'il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'allongement et la réfection du déversoir de Saint-Martin, établi sur la levée de la rive gauche de la Loire, en amont de Glen (Loiret).....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique les travaux de construction de quatre routes salicoles dans le marais de la Moulinette, près de la Rochelle (Charente-Inférieure).....	Ibid.	202
Idem.	DÉCRET relatif aux travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare des marchandises d'Ivry (Seine), chemin de fer de Paris à Orléans.....	Ibid.	Ibid.
7.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma.....	217	7
Idem.	DÉCRET qui approuve les statuts du bureau public établi à Saint-Étienne pour le tirage des soies et autres matières textiles.....	226	388
10.	DÉCRET qui approuve l'adjudication passée par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi du 28 mars 1874, relative à l'achèvement du nouvel Opéra.....	217	98
16.	DÉCRET portant affectation au département des travaux publics de terrains domaniaux dépendant des bâtiments militaires situés en saillie sur le quai de rive est du canal de Bergues, au port de Dunkerque (Nord).....	221	244
17.	DÉCRET qui déclare d'intérêt public les deux sources minérales dites <i>Nouvelles sources des Célestins n° 2</i> , aménagées en 1870, et la source des <i>Anciens Célestins n° 2</i> , découverte en 1870.....	224	334
21.	DÉCRET portant fixation du nombre d'offices d'huissier aux tribunaux de Gannat, Carcassonne, Lure, Vesoul et Montdidier.....	220	203
Idem.	Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession d'un canal d'irrigation dérivé de la rivière de la Bourne, dans le département de la Drôme.....	231	549
28.	DÉCRET qui fixe les limites de la mer dans l'anse de Maldormant (commune et quartier maritime de Marseille).....	222	262
Idem.	DÉCRET relatif aux travaux à exécuter pour l'établissement de voies de manœuvre à la gare des usines de la Sambre, ligne de Saint-Quentin à Erquelines (Nord).....	223	296

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
28 Mai 1874.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Campagnan (Hérault), sur la ligne de Montpellier à Paulhan....	225	366
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant affectation au département des travaux publics de terrains domaniaux compris dans les dépendances de l'arsenal de la marine, au port de Bayonne.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
30.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Versailles.....	216	431
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Saint-Vallier (Drôme), sur le chemin de fer de Lyon à Avignon.....	229	505
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une gare de marchandises à la station des Mazes (Hérault), sur la ligne de Lurascon à Cette.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET concernant les travaux de construction de la route départementale n° 15 (Mourthe-et-Moselle), de Nancy à Verdun.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui classe parmi les routes départementales de la Seine, comme prolongement de la route départementale n° 68, de Choisy-le-Roi à Orly, le chemin dit de Villeneuve-le-Roi.....	<i>Ibid.</i>	506
2 Juin.	DÉCRET qui déclare illégale et nulle une délibération du conseil général des Pyrénées-Orientales.....	226	463
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant fixation de la juridiction de plusieurs commissariats de police et création de commissariats..	230	547
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant extension de la juridiction du commissaire de police de Gadenet (Vaucluse).....	231	578
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que la commune d'Aspremont, canton de Levens, arrondissement de Nice (Alpes-Maritimes), formera, à l'avenir, trois communes distinctes, qui auront pour chefs-lieux Aspremont, Castagnès et Colomars, dont elles prendront le nom.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
4.	DÉCRET qui autorise le secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences morales et politiques à recevoir le legs de cinquante mille francs fait par feu M. Odilon Barrot pour fonder un prix.....	222	262
5.	DÉCRET qui assigne le nombre d'offices d'huisier au tribunal de Limoges.....	220	203
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui distrait des hameaux de la commune de Badilhac, canton de Vic-sur-Cère, arrondissement d'Aurillac (Cantal), et les réunit à la commune de Cros-de-Ronesque, même canton.....	231	578
6.	DÉCRET qui fixe provisoirement la juridiction du juge de paix de Bordj-bou-Arédj.....	216	38
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe la cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1874. (Approvisionnement de Paris.).....	222	257
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les docks de Saint-Ouen et la gare des marchandises de la plaine de Saint-Denis.....	232	567
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les docks de Saint-Ouen et la gare de marchandises de la plaine Saint-Denis.....	236	785
8.	DÉCRET qui affecte au département des travaux publics, pour être incorporée à la route thermale n° 5, à Vichy (Allier), une parcelle de terrain d'une contenance de mille trente-trois mètres carrés.....	232	597
9.	DÉCRET portant modification de la circonscription des communes de la Guadeloupe et dépendances.....	237	877
11.	DÉCRET concernant la taxe municipale à percevoir sur les chiens dans le département de la Haute-Savoie...	220	192

NOM des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
11 Juin 1874.	Décret portant fixation du nombre d'offices d'avoué au tribunal de Bellac, et du nombre d'offices d'huissier aux tribunaux de Louviers, Avranches, Mortagne et Autun.....	220	203
<i>Idem.</i>	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans l'enceinte de la ville de Lille, d'un chemin de fer de ceinture destiné à relier la gare aux marchandises de Saint-Sauveur au port de la Haute-Deule....	231	562
13.	Décret relatif à l'exécution des travaux pour le prolongement du quai Saint-Bernard sur la rive droite de l'Adour, au port de Bayonne.....	232	597
<i>Idem.</i>	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Confolens à Excideuil.	234	661
17.	Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession à MM. de Miaille et compagnie des chemins de fer, 1 ^{re} de Bourges à Gien; 2 ^e d'Argent à Beaune-la-Rolande.....	21	145
18.	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra.....	217	100
<i>Idem.</i>	Décret qui ouvre au ministre de la marine et des colonies un crédit supplémentaire pour des créances constatées sur des exercices clos.....	228	452
<i>Idem.</i>	Décret portant approbation de la cession faite par le préfet de l'Hérault, à la commune de Marsaillan (Hérault), d'une parcelle à conquérir sur l'étang de Thau.....	229	506
<i>Idem.</i>	Décret concernant les travaux de rectification de la route départementale n° 3, entre Gare-le-Coup et Biqueley (Meurthe-et-Moselle).....	232	598
23.	Décrets qui annulent des délibérations des conseils généraux des départements suivants : Cantal, Drôme et Pyrénées-Orientales.....	226	404
26.	Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un timbre ou poinçon spécial sur les marques de fabrique ou de commerce.....	216	38
<i>Idem.</i>	Décret portant création de types destinés à timbrer les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier sur lesquelles figurent des marques de fabrique ou de commerce.....	<i>Ibid.</i>	46
<i>Idem.</i>	Décret qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit sur l'exercice 1874, pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra et l'acquisition du matériel.....	217	101
<i>Idem.</i>	Décrets portant annulation de délibérations prises par le conseil général des Vosges.....	226	404 et 405
<i>Idem.</i>	Décret relatif aux travaux de construction, dans la baie du Mont-Saint-Michel, d'une digue reliant le mont Saint-Michel au continent.....	232	598
<i>Idem.</i>	Décret concernant l'établissement d'un canal d'irrigation à dériver de la Vanera (Pyrénées-Orientales)....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
26.	Décret qui annule une délibération du conseil général de Saône-et-Loire.....	226	405
<i>Idem.</i>	Décret portant création de commissariats de police et fixation de la juridiction de divers commissariats....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
27.	Décret qui autorise la fondation, à Grasse, d'un établissement de Petites-Sœurs-des-Auvres.....	218	137
<i>Idem.</i>	Décrets qui annulent des délibérations des conseils généraux d'Ille-et-Vilaine et du Rhône.....	226	406
29.	Loi qui fixe l'époque des élections pour la reconstitution du conseil général des Bouches-du-Rhône, dissous par décret du 26 mai 1874.....	216	17
<i>Idem.</i>	Décret qui distrait un territoire de la commune de		

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
18 Juill. 1874.	Loi qui accorde une pension, à titre de récompense nationale, à M. Pasteur, membre de l'Institut de France et professeur à la faculté des sciences de Paris.....	220	169
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant ce qui suit : 1° M. Pierrot (<i>Jean-Théophile</i>) et 2° M. Paul (<i>Antoine</i>) sont autorisés, savoir : M. Pierrot, à substituer à son nom celui de <i>Pierret</i> , et à s'appeler <i>Pierret</i> au lieu de <i>Pierrot</i> ; et M. Paul, à ajouter à son nom celui de <i>Datos</i> , et à s'appeler <i>Paul-Dubos</i>	<i>Ibid.</i>	204
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord, pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étapes, avec embranchements sur Béthune et Abbeville.....	221	239
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville.....	<i>Ibid.</i>	240
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant ce qui suit : 1° M. Serpette (<i>Marie-Auguste-Edouard</i>) est autorisé à s'appeler <i>Serpette de Bersaucourt</i> ; 2° M. Busquet (<i>Noël-Charles-Isambart</i>), à ajouter à son nom celui de <i>de Caumont de Murivault</i> , et à s'appeler <i>Busquet de Caumont de Murivault</i> ; 3° et MM. Mouillesaux (<i>Jacques-Auguste-Charles</i> et <i>Gabriel-Emmanuel</i>), à ajouter à leur nom celui de <i>de Bernières</i> , et à s'appeler <i>Mouillesaux de Bernières</i>	222	263
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.....	223	289
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que la portion de territoire de la commune de Murat-le-Quaire, canton de Rochefort, arrondissement de Rochefort (Puy-de-Dôme), est distrait de ladite commune et formera une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à la Bourboule et dont elle prendra le nom.....	231	579
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que des territoires sont distraits de la commune de Bussières, canton de Pionsat, arrondissement de Riom (Puy-de-Dôme), et réunis à celle de Roche-d'Agoux, même canton.....	232	598
<i>Idem.</i>	DÉCRETS portant extension de la juridiction des commissaires de police d'Albertville (Savoie) et Frontignan (Hérault).....	237	877
20.	DÉCRET qui nomme M. le général baron de Chabaud La Tour ministre de l'intérieur.....	216	59
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui nomme M. Mathieu-Bodet ministre des finances.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre des finances, sur l'exercice 1873, un crédit applicable aux dépenses diverses de l'enregistrement, des domaines et du timbre.....	217	67
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre des finances, sur l'exercice 1873, un crédit applicable aux intérêts de la dette flottante du trésor.....	<i>Ibid.</i>	68
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre des finances des crédits sur l'exercice 1873.....	<i>Ibid.</i>	69
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe le droit de commission à percevoir par les courtiers d'assurances maritimes à Nantes.....	220	192
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour la construction d'un édifice destiné à la faculté de médecine de Nancy.....	225	354
21.	Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à s'imposer extraordinairement.....	217	70

ANNEE des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
21 Juill. 1874.	Loi qui autorise le département de l'Hérault à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.....	217	71
<i>Idem.</i>	Loi qui modifie les limites des départements de la Marne et de la Meuse entre les communes de Charmonville-Roi et de Sérard.....	223	265
<i>Idem.</i>	Loi qui érige en municipalité distincte la section de Lizines, dépendant de la commune de Lizines-Sognoles, canton de Donnemarie, arrondissement de Provins (Seine-et-Marne).....	<i>Ibid.</i>	266
22.	Loi qui crée un prix de trois cent mille francs au profit de l'inventeur d'un moyen efficace pour détruire le phyloxera.....	216	31
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui convoque les électeurs du département du Calvados, à l'effet d'élire un député à l'Assemblée nationale.....	<i>Ibid.</i>	59
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre de la guerre un crédit de neuf cent mille francs sur le chapitre VIII (<i>Transports généraux</i>) du budget de 1873, et annule une somme égale sur le chapitre V (<i>Gendarmerie</i>) du même budget....	217	72
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le département du Calvados à s'imposer extraordinairement.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le département de l'Isère à contracter un emprunt.....	<i>Ibid.</i>	73
23.	Loi qui autorise le département de Tarn-et-Garonne à contracter un emprunt.....	<i>Ibid.</i>	74
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant rectification de la route départementale de la Creuse n° 2, d'Aubusson à Montaigut, entre la route départementale n° 3, au pont de Courleix, et la limite du Puy-de-Dôme.....	235	782
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la rectification de la route nationale n° 71, de Dijon à Troyes, dans la traverse de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or).....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant qu'il sera procédé à la reconstruction, sous la route nationale n° 10 bis, des trois passerelles des Sablons (Gironde).....	<i>Ibid.</i>	783
25.	Loi qui ouvre au ministre de l'intérieur un crédit supplémentaire sur l'exercice 1873.....	218	105
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à l'examen du baccalauréat ès lettres....	<i>Ibid.</i>	138
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.....	221	241
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant M. Le Roy de Lisa est autorisé à ajouter à son nom celui de de Chateaubrun, et à s'appeler Le Roy de Lisa de Chateaubrun.....	222	263
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que la demoiselle Capdepon et ses trois frères : Pierre-Henri-Arthur Henri-Hyacinthe-Gustave et Pierre-Henri-Alfred sont autorisés à ajouter à leur nom celui de de Bigu, et à s'appeler Capdepon de Bigu....	226	407
27.	Loi qui ouvre au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire pour les dépenses occasionnées par la réorganisation des services de police des communes du département de la Seine....	218	106
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la contribution spéciale à percevoir, en 1874, pour les dépenses de la chambre de commerce de Narbonne.....	220	193
28.	DÉCRET qui modifie le tarif des droits de voirie à percevoir dans la ville de Paris.....	216	59
<i>Idem.</i>	Loi relative à la cession par l'État, à la ville de Bordeaux, de l'immeuble domanial dit la Caserne des fossés.....	218	1
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise un échange de biens meubles et immeubles entre l'État et le département du Pas-de-Calais.....	<i>Ibid.</i>	107
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le département du Finistère à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement....	<i>Ibid.</i>	108

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
4 Août 1874.	Loi qui établit des surtaxes à l'octroi de Lannion (Côtes-du-Nord).....	220	182
<i>Idem.</i>	Loi qui établit une surtaxe à l'octroi de Rumengol (Finistère).....	<i>Ibid.</i>	183
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui modifie la composition du conseil de prud'hommes de Montalieu-Vercieu (Isère).....	<i>Ibid.</i>	196
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise la fondation, à Périgueux, d'un établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres.....	<i>Ibid.</i>	197
<i>Idem.</i>	Loi portant : 1 ^{re} régularisation des crédits supplémentaires ouverts par des décrets pendant la prorogation de l'Assemblée nationale; 2 ^o ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et périmés.....	221	206
<i>Idem.</i>	Loi concernant les dépenses du compte de liquidation pour l'exercice 1875.....	<i>Ibid.</i>	210
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre des finances, sur l'exercice 1874, des crédits supplémentaires montant à la somme de cent vingt-quatre mille deux cent quatre-vingts francs.....	<i>Ibid.</i>	212
<i>Idem.</i>	Loi qui distrait un territoire de la commune de Charquemont (Doubs) pour en former une commune distincte sous le nom de <i>Fournet-Blancheroche</i>	222	237
<i>Idem.</i>	Loi qui crée dans le département de la Mayenne une nouvelle commune, dont le chef-lieu est fixé à Port-Brillet.....	<i>Ibid.</i>	238
<i>Idem.</i>	Loi relative à une nouvelle délimitation des communes de Busigny (Nord) et de Becquigny (Aisne).....	<i>Ibid.</i>	239
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui annule une délibération du conseil général du département de la Gironde.....	226	248
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant ce qui suit : 1 ^{er} M. Collin (<i>Jean-Baptiste-Médard</i>) est autorisé à s'appeler <i>Collin-Dufosse</i> , 2 ^e et M. Médaille, à substituer à son nom celui de <i>Compristo</i> , et à s'appeler <i>Compristo</i> au lieu de <i>Médaille</i> ...	227	251
5.	Loi qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire à l'État l'avance d'une somme de quatre millions cinq cent mille francs pour achever le bassin à flot en construction dans ce port et pour y construire une forme de radoub.....	220	284
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce du Havre d'avancer à l'État la somme de six millions de francs à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port de cette ville.....	<i>Ibid.</i>	285
<i>Idem.</i>	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Marseille et autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de cette ville d'avancer à l'État la somme de quinze millions de francs à l'effet d'assurer l'exécution de ces travaux.....	<i>Ibid.</i>	287
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics des crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.....	<i>Ibid.</i>	288
<i>Idem.</i>	Loi qui établit des surtaxes à l'octroi de la commune d'Estaires.....	<i>Ibid.</i>	289
<i>Idem.</i>	Loi qui approuve le traité passé, le 4 août 1874, entre le ministre des finances et la Banque de France.....	221	212
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise la ville de Paris : 1 ^{re} à s'imposer extraordinairement; 2 ^e à établir différentes surtaxes à son octroi.....	<i>Ibid.</i>	214
<i>Idem.</i>	Loi qui établit des surtaxes à l'octroi de la commune de Briançon (Hautes-Alpes).....	<i>Ibid.</i>	215
<i>Idem.</i>	Loi qui établit une surtaxe à l'octroi de la commune de Guilers (Finistère).....	<i>Ibid.</i>	216
<i>Idem.</i>	Loi qui établit des surtaxes à l'octroi de la commune de Lillebonne (Seine-Inférieure).....	<i>Ibid.</i>	217

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
6 août 1874.	Loi qui établit une surtaxe à l'octroi de la commune de de Plonéour-Lanvern (Finistère).....	221	218
<i>Idem.</i>	Loi qui établit une surtaxe à l'octroi de la commune de de Plouzandé (Finistère).....	<i>Ibid.</i>	219
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre de la marine et des colonies un crédit supplémentaire sur l'exercice 1875.....	222	245
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le département de la Mayenne à contracter un emprunt.....	<i>Ibid.</i>	246
<i>Idem.</i>	Loi qui reporte à l'exercice 1874 une somme de cent mille francs restant disponible sur l'exercice 1873 (chapitre XXI du budget du ministère de l'intérieur. — <i>Secours aux émigrations politiques</i>).....	223	267
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise la ville de Limoges à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.....	<i>Ibid.</i>	268
<i>Idem.</i>	Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1875.....	224	297
<i>Idem.</i>	Loi qui ouvre au ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire.....	225	239
<i>Idem.</i>	Loi qui distrait des territoires des communes de Réquista et de Lédergues (Aveyron), pour en former une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à Saint-Jean-Delnous.....	<i>Ibid.</i>	340
<i>Idem.</i>	Loi qui distrait une portion du territoire des communes de Job, d'Ambert et de Valcivières (Puy-de-Dôme), pour en former une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à la Forie.....	<i>Ibid.</i>	341
6.	Décret qui modifie la composition du conseil de prud'hommes de Vienne (Isère).....	220	198
<i>Idem.</i>	Décret qui déclare flottable en trains la Leyre orientale (ou Leyre de Sore), depuis son confluent avec la Leyre occidentale jusqu'à la digue du moulin de Sore, située en amont du moulin de Belhade (Landes).....	226	392
<i>Idem.</i>	Décret qui détermine les régions territoriales et les subdivisions de région.....	229	477
7.	Décret qui rend exécutoire en Algérie le règlement d'administration publique du 25 juin 1874, pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un timbre ou poinçon spécial sur les marques de fabrique et de commerce.....	220	200
<i>Idem.</i>	Décret portant fixation du nombre d'officiers d'huissier aux tribunaux de Ribérac, Vitry-le-François, Bagnères, Auxerre et Montauban.....	229	506
<i>Idem.</i>	Décret portant que les villages composant la section de Saint-Amand-le-Petit sont distraits de la commune de Peyrat-le-Château, canton d'Eymoutiers, arrondissement de Limoges (Haute-Vienne), et formeront une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à Saint-Amand-le-Petit.....	237	878
8.	Décret qui fixe provisoirement la juridiction du juge de paix de Milah (Algérie).....	222	259
<i>Idem.</i>	Décret qui fixe les classes et les traitements des cadis..	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	Décret qui supprime le bureau de garantie établi à Epinal pour l'essai et la marque des ouvrages d'or et d'argent.....	228	454
<i>Idem.</i>	Décret qui affecte au département de la guerre une partie des terrains de l'ancienne corderie, à Cherbourg.....	229	495
<i>Idem.</i>	Décret portant fixation d'un tarif pour le passage d'un bac établi sur l'Elorn, à Landerneau (Finistère).....	229	507
10.	Décret qui modifie la composition territoriale de la France.....	<i>Ibid.</i>	496
<i>Idem.</i>	Décret portant réception des décrets pontificaux qui modifient les circonscriptions des diocèses de Nancy, Saint-Dié, Strasbourg et Metz, et de la province ecclésiastique de Besançon.....	232	581

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
10 Août 1874.	DÉCRET qui fixe la taxe municipale à percevoir sur les chiens dans les communes de Cruxy, d'Olonnac, d'Agde et de Beaufort (Hérault).....	233	624
11.	DÉCRET portant promulgation de la convention additionnelle de poste conclue, le 15 mai 1874, entre la France et l'Italie.....	220	190
12.	DÉCRET qui modifie l'article 28 du décret du 13 juin 1872, sur la composition du conseil colonial de l'Inde.	222	260
Idem.	DÉCRET portant ce qui suit : 1° M. <i>Cavallier (Joseph-Henri-Gabriel)</i> est autorisé à s'appeler <i>Cavallier d'Arnaudy</i> , 2° et M. <i>Thirion (Alexandre-Auguste)</i> , (<i>Oswald-Isidore</i>) et (<i>Alexandre-Henry</i>), à s'appeler <i>Thirion de Noville</i>	Ibid.	264
Idem.	DÉCRET qui fixe le prix de la pension, de la demi-pension et de l'externat dans divers lycées.....	225	355
Idem.	DÉCRET qui autorise la substitution de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions aux droits et obligations de la société Lebon et Ollet, adjudicataire de la concession du chemin de fer de Lérouvillle à la ligne des Ardennes.....	229	497
Idem.	DÉCRET qui détermine la nomenclature des matières considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.....	230	528
Idem.	DÉCRET qui crée un conseil de prud'hommes à Poitiers.	Ibid.	530
Idem.	DÉCRET portant rectification de la route départementale de la Charente n° 10, de Cognac à Ribérac, dans la traversée de Châteauneuf.....	236	811
Idem.	DÉCRET portant qu'il sera procédé à la reconstruction du pont de Grenelle sur la Seine, à Paris.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement de la déviation du chemin de fer de Lille à Calais et à Dunkerque, aux abords de Lille, de plusieurs parcelles de terrains non bâties.....	Ibid.	Ibid.
Idem.	DÉCRET portant qu'il est établi un périmètre de protection autour du groupe des sources qui alimentent l'établissement thermal du Mont-Dore (Puy-de-Dôme)	238	938
15.	DÉCRET portant qu'il y urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt, de parcelles de terrains sis dans le département de l'Oise.....	236	811
16.	DÉCRET portant promulgation de la convention de poste conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil.	222	247
Idem.	DÉCRET portant règlement d'administration publique sur le service des aliénés du département de la Seine....	228	455
Idem.	DÉCRET portant extension de la juridiction de plusieurs commissariats de police et création de commissariats de police à Miramont (Lot-et-Garonne) et Pontacq (Basses-Pyrénées).....	238	939
18.	DÉCRET qui convoque les électeurs du département de Maine-et-Loire, à l'effet d'élire un député à l'Assemblée nationale.....	222	261
27.	DÉCRET qui crée une chaire de médecine opératoire à l'école préparatoire de médecine et de pharmacie de Marseille.....	229	499
28.	DÉCRET qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.....	Ibid.	500
Idem.	DÉCRET qui ouvre le bureau des douanes de la Nouvelle (Aude) au transit des marchandises non prohibées....	230	531
Idem.	DÉCRET qui approuve les délibérations du conseil général de la Martinique et de la Guadeloupe, des 12 novembre 1872 et 28 novembre 1873, modifiant l'assiette de l'impôt du timbre.....	233	624
Idem.	DÉCRET qui autorise le gouverneur de la Guyane française à accorder la francisation coloniale aux bateaux		

NOMS des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
25 août 1874.	à vapeur affectés au service de la navigation sur les rivières et sur les côtes de la colonie.....	238	625
29. Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de locomotives entre Rueil et Marly-le-Roi (Seine-et-Oise).....	234 225	732 356
Idem.	DÉCRET relatif à l'organisation judiciaire dans la Kabylie. DÉCRET qui ouvre au ministre de la guerre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements et des communes, pour l'exécution de travaux militaires.....	Ibid.	363
Idem.	DÉCRET portant extension de la juridiction de commissariats de police et création, à Vayrac (Lot), d'un commissariat spécial de police.....	238	939
31.	DÉCRET concernant les lettres chargées contenant des valeurs-papiers payables au porteur, échangées entre les habitants de la France et de l'Algérie, d'une part, et les habitants des Pays-Bas, d'autre part.....	225	365
Idem.	DÉCRET qui réduit à soixante-dix le nombre des commissaires de police de la ville de Paris.....	226	393
Idem.	DÉCRET portant extension de la juridiction de commissariats de police et création, à Cluses (Haute-Savoie), d'un commissariat spécial de police.....	238	939
2 Septembre.	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'entretien de l'établissement thermal de Vichy.....	226	394
Idem.	DÉCRET qui reporte à l'exercice 1874 une portion du crédit ouvert en 1872, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour le creusement du canal latéral à la gare du chemin de fer du Midi, au port de Cette.	Ibid.	395
Idem.	DÉCRET qui prescrit les mesures à prendre pour l'embarquement et le débarquement des matières dangereuses.....	228	456
4.	DÉCRET relatif aux cautionnements des comptables du département de la guerre.....	226	397
5.	DÉCRET qui établit un droit sur les chiens de forte race à l'exportation par la frontière de terre.....	230	532
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Troyes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	967
7.	DÉCRETS divers portant extension de la juridiction de plusieurs commissaires de police et création d'un commissariat de police à Riez (Basses-Alpes).....	Ibid.	1103
9.	DÉCRET portant que M. Warnesson est autorisé à ajouter à son nom celui de de Grandchamp, et à s'appeler Warnesson de Grandchamp.....	227	432
Idem.	DÉCRET portant fixation du nombre d'offices d'avoué aux tribunaux de Cholet, Sainte-Mencheville et Mâcon, et du nombre d'offices d'huisier au tribunal de Melun...	229	507
Idem.	DÉCRET portant que M. Boyer (Pierre-Paul-Dominique-Henri) est autorisé à s'appeler Boyer de Bouillane....	236	812
10.	DÉCRET relatif aux conditions que les habitants indigènes musulmans ou étrangers de l'Algérie doivent remplir pour être admis à l'électorat municipal.....	227	428
11.	DÉCRET qui rend exécutoire en Algérie la loi du 30 juillet 1874, et ajourne au lundi 7 décembre la prochaine session des conseils généraux d'Alger, d'Oran et de Constantine.....	226	400
Idem.	DÉCRET qui rend exécutoire en Algérie la loi du 30 décembre 1873, en ce qui concerne les droits de garantie des matières d'or et d'argent.....	Ibid.	401
Idem.	DÉCRET qui déclare applicables dans tous les territoires civils de l'Algérie les dispositions du décret du 29 août 1874 relatives à la répression des infractions spéciales à l'indigénat.....	Ibid.	Ibid.

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
11 Sept. 1874.	DÉCRET qui ouvre au gouvernement général civil de l'Algérie un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour dépenses publiques.	226	402
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe l'époque des élections pour le renouvellement partiel des conseils généraux et des conseils d'arrondissement dans les départements autres que celui de la Seine.....	227	429
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe l'époque des élections pour le renouvellement intégral du conseil général du département des Bouches-du-Rhône.....	<i>Ibid.</i>	430
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe l'époque des élections pour le renouvellement partiel des conseils d'arrondissement du département de la Seine.....	<i>Ibid.</i>	431
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui rapporte celui du 29 août 1874, relatif à l'importation des grains et farines.....	230	532
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que M. <i>Bordet</i> (<i>Esprit-Agricol-Michel</i>) est autorisé à substituer à son nom celui de <i>Bordet</i> ...	232	596
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Malo, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	240	968
19.	DÉCRET qui ouvre au gouvernement général de l'Algérie un crédit supplémentaire sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour faire face aux dépenses de colonisation et aux frais occasionnés par le fonctionnement des commissions de séquestre.	228	459
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département de Saône-et-Loire, le tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.	<i>Ibid.</i>	460
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fait passer la place de Valence de la direction d'artillerie de Grenoble à celle de Toulou.....	229	502
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise le sieur <i>Gibiat</i> à mettre en circulation des voitures d'un nouveau modèle sur la voie ferrée à traction de chevaux de Sèvres à Versailles....	<i>Ibid.</i>	503
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe, 1° le nombre d'offices d'avoué à la cour d'appel de Montpellier; 2° celui d'offices d'avoué au tribunal du Mans; 3° et celui d'offices d'huissier aux tribunaux de Périgourx, Saint-Gaudens, Chinon, Nantes, Cholet et Châlons-sur-Marne.....	<i>Ibid.</i>	507 et 508
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui transporte du budget du ministère des travaux publics à celui du ministère de l'agriculture et du commerce, exercice 1874, une somme de onze mille francs, destinée aux travaux de grosses réparations de l'établissement thermal de Vichy.....	230	533
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour l'achèvement du chemin de fer de Perpignan à Prades.....	<i>Ibid.</i>	534
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville.....	<i>Ibid.</i>	535
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Marseille...	231	569
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise, comme communauté dirigée par une supérieure locale, l'association des sœurs de Jésus-Christ-Bon-Pasteur, existant à Rouen.....	235	763
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise, comme communauté dirigée par une supérieure locale, l'association des religieuses de Jésus-Christ-Bon-Pasteur et de Marie-Immaculée, existant à Nantes.....	<i>Ibid.</i>	764
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Étienne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	240	970

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
19 Sept. 1874.	DÉCRET relatif aux travaux nécessaires pour la construction d'un débarcadère à Pont-Augan (Morbihan), sur la rive gauche du Blavet.....	240	1103
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la réparation du pont d'Orléans.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la rectification de la route nationale n° 170 (Finistère).....	<i>Ibid.</i>	1104
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant rectification de la route départementale de la Haute-Garonne n° 2, de Toulouse à Sorèze, dans la côte de Saint-Félix.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la rectification, entre Montbozon et Thieffrans, de la route départementale de la Haute-Saône n° 4, de Besançon aux Vosges.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET concernant la rectification de la route départementale du Doubs n° 12, de Salins en Suisse, entre Saint-Antoine et les Hôpitaux-Neufs.....	<i>Ibid.</i>	1105
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant qu'il sera construit un aqueduc dans la traverse de Rosières, route départementale de la Somme n° 20, de Roye à Albert.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
22.	DÉCRET portant affectation au service des douanes d'un terrain situé au port des Sables-d'Olonne (Vendée)...	238	940
23.	DÉCRET qui convoque les électeurs des départements des Alpes-Maritimes, du Pas-de-Calais et de Seine-et-Oise, à l'effet d'élire des députés à l'Assemblée nationale...	228	461
25.	DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département du Rhône, le tableau de population n° 2, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.....	<i>Ibid.</i>	462
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département de la Somme, le tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant convocation des conseils d'arrondissement.....	<i>Ibid.</i>	463
<i>Idem.</i>	DÉCRET concernant la faculté de droit de Nancy.....	229	504
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise le département de la Haute-Garonne à fonder six demi-bourses affectées à l'entretien d'élèves de ce département dans les collèges de Saint-Gaudens et de Revel.....	<i>Ibid.</i>	508
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant que M. Bernard (Claude) est autorisé à ajouter à son nom celui de Jannin, et à s'appeler Bernard Jannin.....	230	548
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant ce qui suit : 1° MM. Berthier (Pierre-Julien-Noé) et (Benoît-Amédée-Pierre-Noé) sont autorisés à s'appeler Berthier-Allemand de Montrigaud ; 2° MM. Serpette et M ^{me} Serpette sont autorisés à s'appeler Serpette de Bersaucourt.....	231	579
30.	DÉCRET qui modifie l'article 47 de l'ordonnance du 7 février 1842, concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde.....	234	751
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Lô, et relative à l'extension du casernement dans cette ville...	240	972
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Vannes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	973
<i>Idem.</i>	DÉCRETS divers portant création de commissariats de police à Arnay-le-Duc (Côte-d'Or), Saint-Jean-en-Royans (Drôme) et Saint-Vallier (Drôme), et fixation de la juridiction de plusieurs commissariats de police.....	<i>Ibid.</i>	1105 et 1106
2 Octobre.	DÉCRET qui modifie la limite de la zone des fortifications du fort Saint-Nicolas, à Marseille.....	230	537
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant prorogation de la chambre temporaire du tribunal de première instance de la Seine.....	233	626
4.	DÉCRET qui modifie l'organisation de l'administration centrale du ministère de la guerre.....	235	754

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
5 Oct. 1874.	DÉCRET portant convocation, 1 ^o des conseils d'arrondissement de Sceaux et de Saint-Denis; 2 ^o du conseil général de la Seine.....	231	577
7.	DÉCRET qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.....	236	786
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.....	<i>Ibid.</i>	788
8.	DÉCRET qui autorise la fondation, à Armentières (Nord), d'un établissement de sœurs de Saint-Maur.....	235	756
9.	DÉCRET qui reporte à l'exercice 1874 une portion du crédit ouvert au ministre des affaires étrangères, sur l'exercice 1873, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour les frais de reconstruction de l'hôtel du consulat de France à Tien-Tsin et de restauration de l'hôtel de la légation de France à Pékin.....	230	538
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui modifie l'organisation judiciaire des îles Saint-Pierre et Miquelon.....	238	889
10.	DÉCRET relatif à la cession des bois de fascinage, par l'administration forestière, au département de la guerre.....	230	539
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui modifie celui du 29 août 1874, sur l'organisation de la justice musulmane.....	<i>Ibid.</i>	540
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui prescrit la publication du protocole signé à Paris, le 7 octobre 1874, par les commissaires français et allemands, pour déterminer les nouvelles circonscriptions diocésaines entre la France et l'Allemagne.....	232	593
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui modifie la circonscription de la province ecclésiastique de Besançon et des diocèses de Besançon, de Nancy et de Saint-Dié.....	<i>Ibid.</i>	595
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui reporte à l'exercice 1874 une somme non employée en 1873 sur les crédits ouverts au ministre de la marine et des colonies, par le décret du 8 août 1873, pour le service de l'artillerie.....	233	27
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe le nombre d'offices d'avoué aux tribunaux de Cusset et Rochechouart, et le nombre d'offices d'huissier aux tribunaux d'Aix, Lannion, Toulouse et Langres.....	236	812
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Caen, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	975
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Libourne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	976
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Vitry, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	977
12.	DÉCRET qui institue une commission chargée d'arrêter définitivement et sans recours l'indemnité à allouer aux personnes qui ont éprouvé un préjudice matériel par suite des destructions ordonnées par l'autorité militaire française pendant la guerre de 1870-1871.....	233	628
14.	DÉCRET qui ouvre au ministre de l'intérieur un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour l'exécution de travaux télégraphiques.	230	541
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui convoque les électeurs des départements de la Drôme, du Nord et de l'Oise, à l'effet d'être des députés à l'Assemblée nationale.....	<i>Ibid.</i>	544
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui nomme le commandant de la marine en Cochinchine membre de droit du conseil privé.....	235	757
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Coulommiers, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	979

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
14 Oct. 1874.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Guéret, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	981
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Montauban, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	982
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mont-de-Marsan, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	984
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et la ville de Saintes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	986
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tarbes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
16.	DÉCRET qui fixe le nombre d'offices d'huissier au tribunal de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).....	236	812
17.	DÉCRET qui ouvre au gouvernement général de l'Algérie un crédit sur l'exercice 1874, représentant une somme versée au trésor par le département de Constantine pour sa participation dans les dépenses de l'exposition permanente des produits de l'Algérie à Paris.....	230	544
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire pour les dépenses du gouvernement général de l'Algérie.....	<i>Ibid.</i>	545
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui rend applicable à l'Algérie l'article 25 de la loi du 29 décembre 1873, relatif au recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires.....	<i>Ibid.</i>	546
18.	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal.....	233	629
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui affecte au service du département de la guerre la pièce d'eau des Suisses, à Versailles, et les terrains avoisinants.....	<i>Ibid.</i>	631
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe la taxe municipale à percevoir sur les chiens dans la commune de Craponne (Haute-Loire).	237	825
22.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auxerre, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	988
25.	DÉCRET concernant les exécutions militaires.....	233	632
<i>Idem.</i>	DÉCRET portant fixation des limites de la mer sur le territoire de la commune de Saint-Pair (Manche), quartier maritime de Granville.....	238	940
28.	DÉCRET relatif aux emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer.....	235	757
29.	DÉCRET qui autorise, comme congrégation à supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Saint-Claude, l'association religieuse des franciscaines de l'Immaculée-Conception, existant à Macornay (Jura).	<i>Ibid.</i>	770
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise l'établissement, à Argelès (Hautes-Pyrénées), d'une succursale de l'école secondaire ecclésiastique de Saint-Pé.....	<i>Ibid.</i>	771
<i>Idem.</i>	DÉCRET relatif à la contribution spéciale à percevoir, en 1875, pour les dépenses de diverses chambres et bourses de commerce.....	236	789
31.	DÉCRET qui ouvre au budget du ministère de la marine et des colonies, pour l'exercice 1872, un chapitre spécial destiné à recevoir l'imputation des dépenses de solde antérieures à cet exercice.....	233	633
3 Novembre.	DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes, le tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.	<i>Ibid.</i>	637
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le dé-		

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
	partement de la guerre et le maire d'Argentan, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	989
3 Nov. 1874.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Brive, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	991
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dinan, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	993
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Laval, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	995
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mayenne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	996
4.	DÉCRET qui fixe l'époque des élections pour le renouvellement des conseils municipaux	233	637
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra	<i>Ibid.</i>	638
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui modifie la taxe de vérification première du mètre.....	236	792
9.	DÉCRET qui ouvre au budget du gouvernement général de l'Algérie un crédit sur l'exercice 1874.....	235	771
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise, à titre de maison mère pour la France, l'association des sœurs de la Providence, dites de Saint-André, existant à Fillichères (Meurthe-et-Moselle) comme établissement particulier de la congrégation des sœurs de ce nom.....	<i>Ibid.</i>	772
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise la fondation, à Draguignan, d'un établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres.....	<i>Ibid.</i>	773
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui autorise, comme congrégation à supérieure générale, l'association religieuse des sœurs de Saint-François, à Saint-Philibert-de-Grand-Lieu (Loire-Inférieure).....	<i>Ibid.</i>	774
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve les conventions passées entre le département de la guerre et la ville d'Angoulême, et relatives aux dépenses des nouveaux établissements d'artillerie et du casernement.....	240	998
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Parthenay, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Roche-sur-Yon, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1000
10.	DÉCRET qui ouvre au ministre des finances un crédit supplémentaire sur l'exercice 1873.....	238	775
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre des finances des crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.....	<i>Ibid.</i>	776
11.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique le prolongement de la voie ferrée à traction de chevaux de Vincennes à Boulogne depuis le rond-point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud.....	<i>Ibid.</i>	777
12.	DÉCRET qui ouvre au gouvernement général de l'Algérie un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour dépenses publiques.....	<i>Ibid.</i>	778
14.	DÉCRET qui autorise le département de la Sarthe à s'imposer extraordinairement.....	233	639
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui établit au port de Dieppe un droit de tonnage sur les navires entrant dans ce port et venant de la grande pêche, des colonies ou de l'étranger.....	235	779
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui reporte à l'exercice 1874 une portion du crédit non employé, en 1873, pour le déblayement de l'ancien Opéra.....	236	793

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
14 Nov. 1874.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Pamiers, et relative à l'extension du casernement dans cette ville...	240	1002
Id.	DÉCRET qui ouvre au ministre de l'intérieur un crédit supplémentaire sur l'exercice 1874.....	236	781
Idem.	DÉCRET portant ce qui suit : 1° M. Prud'homme (Paul-Marie-Gaston) est autorisé à s'appeler Prud'homme de la Perelle; 2° M. Toupot (Gabriel-Gustave) est autorisé à s'appeler Toupot de Beveaux; 3° M. Lécaille (Léonce-Marie) est autorisé à s'appeler Lécaille-Boulanger; 4° M ^{me} Lefebvre et MM. Lefebvre (Henri-Émile) et (François-Émilien) sont autorisés à s'appeler Lefebvre d'Hellencourt; 5° et MM. Martin (Antoine-Charles-Félix) et (Henri-Antoine) sont autorisés à s'appeler Martin de Puiseux.....	Ibid.	783
Idem.	DÉCRET qui rend définitive la concession du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, par Morteau, avec embranchement sur Lods.....	236	794
Idem.	DÉCRET portant ce qui suit : 1° M. Mérovée (Jean) est autorisé à substituer à son nom celui de Ribière, et à s'appeler Ribière au lieu de Mérovée; 2° M. Briot (Alfred-Théodore-Félix) est autorisé à ajouter à son nom celui de de la Gauthrais de la Mallerie, et à s'appeler Briot de la Gauthrais de la Mallerie.....	Ibid.	812
Idem.	DÉCRET qui approuve le traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville du Havre, entre la jetée et l'octroi de Rouen.....	238	889
18.	DÉCRET qui fixe le droit d'inscription à payer par les courtiers de marchandises qui demanderont à être inscrits sur les listes dressées par les tribunaux de commerce de Nancy, Dijon et Roubaix.....	236	798
19.	DÉCRET qui autorise le ministre des finances à créer cinquante-deux mille bons de liquidation, conformément à la loi du 28 juillet 1874.....	238	897
21.	DÉCRET qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de travaux télégraphiques.....	236	799
Idem.	DÉCRET qui crée une direction des contributions directes dans chacun des départements d'Alger, d'Oran et de Constantine.....	237	825
Idem.	DÉCRET portant fixation du nombre d'offices d'avoué aux tribunaux de Valence et Moiramel, et du nombre d'offices d'huissier aux tribunaux de Saint-Flour, Châteauroux et Vienne (Isère).....	238	940
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Amiens, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	1003
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le chef du génie et le maire de Beauvais, au sujet du concours de la ville dans la dépense du casernement d'un régiment d'infanterie.....	Ibid.	1005
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bernay, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1006
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Flèche, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1007
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mamers, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1009
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Senlis, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1011

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
23 Nov. 1874.	DÉCRET qui déclare d'intérêt public la source d'eau minérale qui alimente l'établissement thermal d'Avène (Hérault).....	236	813
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le chef du génie et le maire de Dreux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	240	1012
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Foix, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1013
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Limoges, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1014
24.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Alençon, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1016
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auch, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1017
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Cahors, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1019
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Castelsarrasin, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1020
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Chartres, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1022
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteaudun, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1024
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Cholet, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1025
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Gray, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1027
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Joigny, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1028
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Lisieux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1030
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Montargis, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1031
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Morlaix, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1033
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Nantes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1034
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Nogent-le-Rotrou, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1036
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Pau, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1038
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Périgueux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1039
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Rochelle, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	<i>Ibid.</i>	1041
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le dé-		

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
24 Nov. 1874.	partement de la guerre et le maire de Saint-Brieuc, et relative à l'extension du casernement dans cette ville. DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Soissons, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	1042
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tours, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1044
25.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Abbeville, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1045
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Agén, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1047
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Laon, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1048
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Magnac-Laval, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	Ibid.	1050
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Orléans, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1051
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Poitiers, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1052
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Riom, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1054
26.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Ancenis, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1055
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Aurillac, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1057
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteauroux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	Ibid.	1058
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tulle, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1060
27.	DÉCRET qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1871, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.....	Ibid.	1062
Idem.	DÉCRET qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1874, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'avant-port de cette ville.....	237	826
Idem.	DÉCRET qui ouvre, sur l'exercice 1874, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.....	Ibid.	827
Idem.	DÉCRET qui modifie la composition du conseil de prud'hommes de Lunéville.....	Ibid.	829
Idem.	DÉCRET qui établit un conseil de prud'hommes à Nice...	Ibid.	834
Idem.	DÉCRET qui modifie la composition du conseil de prud'hommes de Troyes.....	Ibid.	836
Idem.	DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement destiné à relier la fosse n° 5 des mines de houille de Marles à la ligne de raccordement actuel de la fosse n° 3, sur le chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais.....	Ibid.	837
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le dé-	238	902

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
27 Nov. 1874.	partement de la guerre et le maire d'Auxonne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville. DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Besançon, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	140	1063
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Moulins, et relative à l'extension du casernement dans cette ville...	<i>Ibid.</i>	1065
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bourges, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1066
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dijon, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1068
28.	DÉCRET qui ouvre au ministre des finances des crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.....	<i>Ibid.</i>	1069
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui ouvre au ministre des finances un crédit supplémentaire sur l'exercice 1874.....	138	903
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le préfet du Cher, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement.....	<i>Ibid.</i>	904
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve un échange d'immeubles entre la ville de Belfort et le génie militaire.....	140	1070
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Castelnandary, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1071
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Falaise, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1072
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Fontenay-le-Comte, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1073
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Marmande, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1076
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mirande, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1077
29.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le préfet de l'Aube, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement.....	<i>Ibid.</i>	1079
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le préfet du Morbihan, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement.....	<i>Ibid.</i>	1081
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bellac, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1082
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Belley, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	83
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire du Blanc, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1084
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bordeaux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	<i>Ibid.</i>	1086
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châlons-sur-Marne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1088
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châlons-sur-Marne, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	<i>Ibid.</i>	1090

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
29 Nov. 1874.	partement de la guerre et le maire de Chaumont, et relative à l'extension du casernement dans cette ville. DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Épernay, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	240	1092
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Évreux, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1093
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Guingamp, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1095
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mans, et relative à l'extension du casernement dans cette ville....	Ibid.	1096
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Quentin, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.....	Ibid.	1098
Idem.	DÉCRET qui approuve la convention passée entre le département de la guerre et le maire de Troyes, et relative à l'extension du casernement dans cette ville.	Ibid.	1099
30.	DÉCRET qui prohibe l'importation en Algérie des cep de vigne, sarments ou feuilles de vigne, quelle que soit leur provenance.....	Ibid.	1101
1 ^{er} Décembre.	DÉCRET qui ouvre au budget ordinaire du ministère de la guerre, pour l'exercice 1870, un chapitre spécial destiné à recevoir l'imputation des dépenses de solde antérieures à cet exercice.....	236	802
Idem.	DÉCRET relatif à la répartition du contingent personnel et mobilier assigné à la ville de Paris pour 1875.....	Ibid.	Ibid.
2.	DÉCRET portant ce qui suit : 1 ^o M ^{me} Marie-Thérèse Serpette, épouse de M. Van den Hecke, est autorisée à ajouter à son nom celui de de Bersaucourt, et à être dénommée Serpette de Bersaucourt; 2 ^o M. Lecomte (Jean-Antoine-Jules) est autorisé à s'appeler Lecomte Dunois.....	238	905
Idem.	DÉCRET portant nomination des membres de la commission chargée de l'examen des comptes rendus par les ministres, pour l'exercice 1873 et l'année 1874.....	236	813
3.	DÉCRET relatif à la contribution spéciale à percevoir, en 1875, pour les dépenses de plusieurs chambres de commerce.....	238	906
Idem.	DÉCRET qui supprime l'école élémentaire annexée au Conservatoire des arts et métiers.....	236	808
7.	Loi relative à la protection des enfants employés dans les professions ambulantes.....	237	839
Idem.	DÉCRET qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.....	Ibid.	815
Idem.	DÉCRET qui approuve le traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Marseille.....	Ibid.	840
Idem.	DÉCRET qui détermine les époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille.....	238	907
Idem.	DÉCRET qui détermine les époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Confolens à Excideuil.....	Ibid.	916
Idem.	DÉCRET qui détermine les époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre.....	Ibid.	917
Idem.	DÉCRET qui détermine les époques de payement de la subvention allouée à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret.....	Ibid.	918
		Ibid.	919

DATES des lois et décrets.	TITRES DES LOIS ET DÉCRETS.	NUMÉROS des bulletins.	PAGES.
24 Déc. 1874.	Loi qui autorise la ville de Paris à emprunter une somme de deux cent vingt millions.....	239	957
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise la ville de Grenoble à contracter un emprunt.....	<i>Ibid.</i>	960
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise le département de la Corse à s'imposer extraordinairement.....	<i>Ibid.</i>	961
<i>Idem.</i>	Loi qui autorise la ville de Marseille à contracter un emprunt.....	<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
30.	DÉCRET qui fixe le prix de vente des allumettes chimiques dites <i>de luxe</i>	233	937
31.	DÉCRET qui ouvre au ministre de l'instruction publique et des cultes, sur l'exercice 1874, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de travaux à des édifices diocésains.....	239	964
<i>Idem.</i>	DÉCRET qui fixe la valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, en 1875, du droit de timbre établi sur les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers.	<i>Ibid.</i>	965

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE DES LOIS ET DÉCRETS DU TOME IX.

(XII^e Série.)

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 215.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3237. — *Loi relative à l'Électorat municipal.*

Du 7 Juillet 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 11 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. A partir de la promulgation de la présente loi, une liste électorale relative aux élections municipales sera dressée dans chaque commune par une commission composée du maire, d'un délégué de l'administration désigné par le préfet et d'un délégué choisi par le conseil municipal.

Dans les communes qui auront été divisées en sections électorales, la liste sera dressée, dans chaque section, par une commission composée : 1° du maire ou adjoint ou d'un conseiller municipal dans l'ordre du tableau; 2° d'un délégué de l'administration désigné par le préfet; 3° d'un délégué choisi par le conseil municipal.

Lorsque la commune est divisée en plusieurs cantons, le sectionnement devra être opéré de telle sorte qu'une section électorale ne puisse comprendre des portions de territoires appartenant à plusieurs cantons.

A Paris et à Lyon, la liste sera dressée, dans chaque quartier ou section, par une commission composée du maire de l'arrondissement ou d'un adjoint délégué, du conseiller municipal élu dans le quartier ou la section et d'un électeur désigné par le préfet du département.

Il sera dressé, en outre, d'après les listes spéciales à chaque section ou quartier, une liste générale des électeurs de la commune, par ordre alphabétique.

A Paris et à Lyon, cette liste générale sera dressée par arrondissement.

2. Les listes seront déposées au secrétariat de la mairie, communiquées et publiées conformément à l'article 2 du décret réglementaire du 2 février 1852.

Les demandes en inscription ou en radiation devront être formées dans le délai de vingt jours, à partir de la publication des listes; elles seront soumises aux commissions indiquées dans l'article 1^{er}, auxquelles seront adjoints deux autres délégués du conseil municipal.

A Paris et à Lyon, deux électeurs domiciliés dans le quartier ou la section et nommés, avant tout travail de révision, par la commission instituée en l'article 1^{er}, seront adjoints à cette commission.

3. L'appel des décisions de ces commissions sera porté devant le juge de paix, qui statuera conformément aux dispositions du décret organique du 2 février 1852.

4. L'électeur qui aura été l'objet d'une radiation d'office de la part des commissions désignées à l'article 1^{er}, ou dont l'inscription aura été contestée devant lesdites commissions, sera averti sans frais par le maire et pourra présenter ses observations.

Notification de la décision des commissions sera, dans les trois jours, faite aux parties intéressées, par écrit et à domicile, par les soins de l'administration municipale; elles pourront interjeter appel dans les cinq jours de la notification.

Les listes électorales seront réunies en un registre et conservées dans les archives de la commune.

Tout électeur pourra prendre communication et copie de la liste électorale.

5. Sont inscrits sur la liste des électeurs municipaux tous les citoyens âgés de vingt et un ans, jouissant de leurs droits civils et politiques et n'étant dans aucun cas d'incapacité prévu par la loi :

1^o Qui sont nés dans la commune ou y ont satisfait à la loi du recrutement, et, s'ils n'y ont pas conservé leur résidence, sont venus s'y établir de nouveau depuis six mois au moins;

2^o Qui, même n'étant pas nés dans la commune, y auront été inscrits depuis un an au rôle d'une des quatre contributions directes ou au rôle des prestations en nature, et, s'ils ne résident pas dans la commune, auront déclaré vouloir y exercer leurs droits électoraux. Seront également inscrits, aux termes du présent paragraphe, les membres de la famille des mêmes électeurs compris dans la cote de la prestation en nature, alors même qu'ils n'y sont pas personnellement portés, et les habitants qui, en raison de leur âge ou de leur santé, auront cessé d'être soumis à cet impôt;

3^o Qui se sont mariés dans la commune et justifieront qu'ils y résident depuis un an au moins;

4^o Qui, ne se trouvant pas dans un des cas ci-dessus, demanderont à être inscrits sur la liste électorale et justifieront d'une résidence de deux années consécutives dans la commune. Ils devront déclarer le lieu et la date de leur naissance.

Tout électeur inscrit sur la liste électorale pourra réclamer la radiation ou l'inscription d'un individu omis ou indûment inscrit;

5° Qui, en vertu de l'article 2 du traité de paix du 10 août 1871, ont opté pour la nationalité française et déclaré fixer leur résidence dans la commune, conformément à la loi du 19 juin 1871;

6° Qui sont assujettis à une résidence obligatoire dans la commune en qualité soit de ministres des cultes reconnus par l'État, soit de fonctionnaires publics.

Seront également inscrits les citoyens qui, ne remplissant pas les conditions d'âge et de résidence ci-dessus indiquées lors de la formation des listes, les rempliront avant la clôture définitive.

L'absence de la commune résultant du service militaire ne portera aucune atteinte aux règles ci-dessus édictées pour l'inscription sur les listes électorales.

6. Ceux qui, à l'aide de déclarations frauduleuses ou de faux certificats, se seront fait inscrire ou auront tenté de se faire inscrire indûment sur une liste électorale; ceux qui, à l'aide des mêmes moyens, auront fait inscrire ou rayer, tenté de faire inscrire ou rayer indûment un citoyen, et les complices de ces délits, seront passibles d'un emprisonnement de six jours à un an et d'une amende de cinquante à cinq cents francs (50 à 500').

Les coupables pourront, en outre, être privés pendant deux ans de l'exercice de leurs droits civiques.

L'article 463 du Code pénal est dans tous les cas applicable.

7. Les dispositions des lois antérieures ne sont abrogées qu'en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi.

8. Pour l'année 1874, les listes seront dressées immédiatement après la promulgation de la présente loi, et les délais déterminés par les décrets du 2 février 1852 seront observés.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 1^{re} et 12 Juin et 7 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3238. — *Loi relative aux améliorations à apporter à la situation des Sous-Officiers de l'Armée active.*

Du 10 Juillet 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 17 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. A partir du 1^{er} janvier 1875, le tarif de la solde porté au tableau A annexé à la présente loi sera applicable aux sous-officiers des différentes armes.

2. Les sous-officiers qui seront autorisés à contracter un rengagement dans les conditions spécifiées à l'article 51 de la loi du 27 juillet 1872 auront droit, à partir du jour de leur rengagement, à une haute paye journalière de trente centimes (0^e 30^e).

Dans le cas où la classe à laquelle ils appartiennent serait renvoyée par anticipation dans ses foyers avant la dernière année de service, ils pourront, par extension de l'article 51 de la loi précitée, être admis à jouir des avantages spécifiés au précédent paragraphe, à partir du jour du départ de leur classe.

Après dix ans de service, le sous-officier aura droit à une haute paye de vingt centimes (0^e 20^e) qui se cumulera avec la première.

3. Les sous-officiers, à l'âge de trente-cinq ans accomplis, auront droit à une pension de retraite proportionnelle dont le taux sera décompté, pour chaque année de service et pour chaque campagne, à raison d'un vingt-cinquième du minimum de la pension à laquelle ils auraient droit aux termes de la loi du 11 avril 1831, modifiée par les dispositions de l'article 19 du titre IV de la loi du 26 avril 1855. Cette pension pourra se cumuler, jusqu'à concurrence de douze cents francs (1,200^e), avec le traitement afférent à l'emploi qu'ils pourront obtenir en vertu des dispositions de la loi du 24 juillet 1873. L'excédant sera reversé au trésor.

Les dispositions du paragraphe précédent n'étant pas applicables aux sous-officiers qui entreront dans la gendarmerie, ces sous-officiers continueront à y jouir de la haute paye dont ils étaient en possession au moment où ils ont quitté leur corps, sans préjudice des droits à la haute paye spéciale qu'ils pourraient acquérir par leurs services ultérieurs dans la gendarmerie.

4. Tout sous-officier porté sur la liste de classement dressée en conformité de l'article 8 de la loi du 24 juillet 1873 recevra, à partir du jour de sa libération, une allocation journalière de un franc cinquante centimes (1^e 50^e) jusqu'au moment où l'un des emplois civils pour lequel il a été désigné lui aura été attribué.

Les sous-officiers ci-dessus désignés pourront être pourvus d'em-

plois dans les six derniers mois de leur service; ils seront, dans ce cas, mis en congé et remplacés dans leur grade.

5. Le ministre de la guerre déterminera la proportion et les conditions dans lesquelles pourront s'effectuer les rengagements.

6. Les dispositions de la présente loi sont, ainsi que le tarif de solde et le tableau annexés, applicables aux troupes d'infanterie, d'artillerie, ainsi qu'à la gendarmerie de la marine.

7. Il sera rendu compte, chaque année, avant le 31 mars, à l'Assemblée nationale, de l'exécution de la présente loi et de celle du 24 juillet 1873.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

8. Les sous-officiers libérés du service depuis la promulgation de la loi du 27 juillet 1872 sur le recrutement de l'armée, qui, au moment de leur libération du service actif, avaient accompli deux années de service dans leur grade, pourront, s'ils en font la demande dans le délai de six mois après la promulgation de la présente loi et s'ils n'ont pas dépassé l'âge de trente ans, être admis à contracter un rengagement de cinq ans dans l'armée active.

Ce rengagement leur donnera droit à la haute paye et à tous les avantages attribués par les articles 2 et 3 ci-dessus aux rengagés sous les drapeaux, sans déduction, pour le droit à la retraite, du temps qu'ils auront passé hors de l'armée.

Jusqu'à la promulgation de la loi des cadres, le ministre de la guerre est autorisé à conserver dans l'armée, comme commissionnés, les hommes des cadres pourvus d'emplois spéciaux et compris dans le tableau B annexé à la présente loi.

9. La présente loi sera applicable aux sous-officiers rengagés en vertu du décret du 30 novembre 1872 ⁽¹⁾ qui renonceront à jouir du bénéfice dudit décret.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 10 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

⁽¹⁾ Bull. 115, n° 1600.

TABLAU A.

NOMINATIONS.		ANNEE ou station avec le gain mensuel.
TARIF DE SOLDE.		
Infanterie.		
Adjudants, chefs armuriers de 1 ^{re} classe et sous-chefs de musique.....		1 ^{er} 30 ^{rs}
Sergents-majors, chefs armuriers de 2 ^e classe et tambours-majors.....		1 20
Sergents et sergents-fourriers.....		1 10
Cavalerie.		
Adjudants et chefs armuriers de 1 ^{re} classe.....		2 20
Maréchaux des logis troupiers.....		1 10
Maréchaux des logis chefs et chefs armuriers de 2 ^e classe.....		1 50
Maréchaux des logis et maréchaux des logis fourriers.....		1 25
Artillerie d'armée.		
Adjudants et chefs armuriers de 1 ^{re} classe.....		3 25
Chefs artilleurs.....		1 25
Maréchaux des logis chefs et chefs armuriers de 2 ^e classe.....		2 10
Maréchaux des logis troupiers.....		1 50
Maréchaux des logis et maréchaux des logis fourriers.....		1 25
Fusiliers d'artillerie.		
Maréchaux des logis chefs.....		1 25
Maréchaux des logis et maréchaux des logis fourriers.....		1 25
Compagnies d'artillerie.		
Maréchaux des logis chefs.....		1 25
Maréchaux des logis et maréchaux des logis fourriers.....		1 25
Fusils.		
Adjudants et chefs armuriers de 1 ^{re} classe.....		2 5
Sergents-majors et chefs armuriers de 2 ^e classe.....		1 25
Sergents et sergents-fourriers.....		1 25
Tous les soldats militaires.		
Adjudants.....		2 25
Maréchaux des logis chefs.....		1 25
Maréchaux des logis et maréchaux des logis fourriers.....		1 25
Soldats militaires.		
Sergents-majors.....		2 25
Sergents et sergents-fourriers.....		1 25

242

IT IS REQUESTED THAT YOU ADVISE THE BUREAU OF THE RESULTS OF YOUR REVIEW.

~~CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION~~

Tambours-majors, sergents-majors, chefs de fanfare, caporaux, tambours et clairons, trompettes-majors et brigadiers-trompettes.

Sous-officiers, caporaux ou brigadiers maîtres d'armes et prévôts.

Maîtres selliers.

Brigadiers maréchaux ferrants.

Chefs artificiers des régiments d'artillerie.

Sous-chefs artificiers de batterie, dans la proportion du quart de l'effectif.

Sous-officiers des compagnies d'ouvriers d'artillerie et des compagnies d'artificiers.

Maîtres charpentiers, forgerons et cordiers des régiments de pontonniers.

Chefs d'atelier et chefs artificiers des écoles du génie.

Sous-officiers et brigadiers des compagnies de remonte, dans la proportion du tiers de l'effectif.

Cavaliers des compagnies de remonte, dans la proportion du sixième de l'effectif.

Sous-officiers secrétaires d'état-major.

Sous-officiers employés dans le service du recrutement et de la mobilisation.

Sous-officiers, caporaux ou brigadiers et hommes des cadres employés dans les écoles militaires.

Sous-officiers, brigadiers et cavaliers de manège.

Sous-officiers, brigadiers et ouvriers arçonniers.

Sergents infirmiers de visite, dans la proportion de la moitié de l'effectif.

Sous-officiers mécaniciens et meuniers des services administratifs.

Sous-officiers concierges des bâtiments militaires d'administration.

Ouvriers d'état de l'artillerie et du génie.

Gardiens de batterie.

Portiers-consignes.

Gendarmerie (cadres et troupe).

Personnel permanent de la justice militaire.

Sous-officiers compris dans le personnel administratif, permanent et entretenu de l'armée territoriale.

Sous-officiers du régiment de sapeurs-pompiers de la ville de Paris.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 10 juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FÉLIX VOISIN.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3239. — *Loi relative aux mesures à prendre en vue de prévenir les Incendies dans les régions boisées de l'Algérie.*

Du 17 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 19 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Dans toute l'étendue du territoire de l'Algérie, pendant la période du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre de chaque année, nul ne pourra, hors des habitations, apporter ou allumer du feu dans l'intérieur ou à deux cents mètres des bois et forêts, même pour la fabrication du

charbon, l'extraction du goudron et la distillation de la résine. Cette interdiction est applicable même aux propriétaires des bois et forêts.

L'emploi du feu dans les gourbis et autres abris compris dans la même zone sera soumis aux prescriptions du règlement d'administration publique, des arrêtés et règlements à intervenir en exécution de la présente loi.

2. Nul ne pourra, pendant la même période et dans un rayon de quatre kilomètres des massifs forestiers, mettre le feu aux broussailles, herbes ou végétaux sur pied, s'il n'a obtenu la permission expresse de l'autorité administrative locale.

L'arrêté d'autorisation déterminera le jour et l'heure de la mise à feu.

Cet arrêté sera publié et affiché dans les communes limitrophes au moins quinze jours à l'avance ; s'il s'applique à des terrains situés à moins de un kilomètre des forêts, l'avis de l'administration forestière sera préalablement réclamé.

Jusqu'à ce que la loi ait réglé par des dispositions nouvelles l'obligation et le mode d'établissement des tranchées entre les terrains des divers propriétaires, l'arrêté imposera spécialement toutes les mesures de précaution à prendre, et, s'il y a lieu, l'ouverture préalable de tranchées destinées à empêcher la communication du feu.

3. Le gouverneur général pourra désigner un ou plusieurs officiers ou sous-officiers commandant une force publique auxiliaire pour concourir avec les agents forestiers à l'exécution des mesures légalement prises contre les incendies.

Les officiers et sous-officiers délégués seront placés auprès de l'autorité administrative locale et investis des attributions de police judiciaire qui appartiennent à la gendarmerie. Les règlements de cette arme leur seront applicables dans leurs rapports avec les autorités administratives et judiciaires.

4. Les populations indigènes dans les régions forestières seront, pendant la même période, astreintes, sous les pénalités édictées par l'article 8, à un service de surveillance qui sera réglé par arrêtés du gouverneur général.

Tout Européen ou indigène requis pour un service de secours organisé contre l'incendie et qui aura refusé son concours sans motifs légitimes sera puni des peines portées en l'article 8 ci-après, sans préjudice, au regard des usagers, de l'article 149 du Code forestier, relatif à la privation des droits d'usage, laquelle sera prononcée par le juge de paix.

5. En tout territoire, civil ou militaire, indépendamment des condamnations individuelles encourues par les auteurs ou complices des crimes et délits ou contraventions, en cas d'incendies de forêts, les tribus et les douars pourront être frappés d'amendes collectives, dans les formes et suivant les conditions ci-après.

6. Ces amendes seront prononcées par le gouverneur général, en conseil de gouvernement, sur le vu des procès-verbaux, rapports et

propositions de l'autorité administrative locale, les chefs de tribu ou de douar préalablement entendus par ladite autorité.

Le produit des amendes sera versé au trésor ; il pourra être affecté, en tout ou partie, à la réparation du préjudice causé par les incendies. Dans ce cas, le gouverneur général dressera l'état de répartition et le notifiera aux parties lésées ; le recours au Conseil d'État sera ouvert à celles-ci dans le délai de deux mois, à partir de la notification, contre les décisions prises par le gouverneur général à leur égard.

Lorsque les incendies, par leur simultanéité ou leur nature, dénoteront de la part des indigènes un concert préalable, ils pourront être assimilés à des faits insurrectionnels, et, en conséquence, donner lieu à l'application du séquestre, conformément aux dispositions actuellement en vigueur de l'ordonnance royale du 31 octobre 1845 ⁽¹⁾.

7. Tout pâturage au profit des usagers est interdit d'une manière absolue, pendant six ans au moins, sur toute l'étendue des bois et forêts incendiés, sous les peines portées par l'article 199, paragraphe 2, du Code forestier.

8. Toutes contraventions aux prescriptions de la présente loi et à celles des règlements et arrêtés rendus pour son exécution seront punies d'une amende de vingt à cinq cents francs et pourront l'être, en outre, d'un emprisonnement de six jours à six mois.

L'article 463 du Code pénal sera applicable.

9. Les gardes forestiers, domaniaux ou communaux, auront le droit, concurremment avec tous officiers de police judiciaire, de rechercher ou constater dans tous les bois et forêts des particuliers les délits et contraventions prévus par les lois et règlements applicables à l'Algérie.

10. Les procès-verbaux dressés par tous préposés forestiers, en exécution de l'article qui précède, sont dispensés de l'affirmation et enregistrés en débet ; ils feront foi jusqu'à inscription de faux dans les conditions prévues par les articles 177 et suivants du Code forestier.

Ils sont, après l'accomplissement des formalités prescrites par le Code forestier et par le décret du 19 janvier 1856, transmis par l'inspecteur des forêts, dans les vingt jours de leur date, au procureur de la République, qui seul exerce les poursuites et traduit les inculpés, suivant les cas, devant le tribunal correctionnel ou devant le juge de paix, dont la compétence spéciale en matière de délits forestiers est déterminée par les décrets des 14 mai 1850 et 19 août 1854 ⁽²⁾.

Dans les territoires maintenus transitoirement sous l'autorité militaire, le général commandant la division exercera les poursuites devant les juridictions militaires compétentes.

11. Un règlement d'administration publique fixera le mode et les détails d'exécution des dispositions qui précèdent.

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 1250, n° 12,359.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 208, n° 1886.

Des arrêtés du gouverneur général détermineront également les mesures de police qui seront jugées nécessaires pour assurer l'exécution de la loi.

Chaque année, pendant la période du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre, le Journal officiel de l'Algérie publiera un rapport mensuel relatant les mesures prises ou à prendre dans chaque province en conformité des prescriptions de la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 17 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI,

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3240. — *DÉCRET qui approuve la Déclaration relative à la Protection des Marques de fabrique, signée à Rome, le 10 juin 1874, entre la France et l'Italie.*

Du 3 Juillet 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 7 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères :

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Une Déclaration relative à la protection des marques de fabrique ayant été signée à Rome, le 10 juin 1874, entre la France et l'Italie, ladite Déclaration, dont la teneur suit, est approuvée et sera insérée au Journal officiel.

DÉCLARATION.

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ayant jugé utile de fixer le sens de l'article 13 de la convention littéraire et artistique signée, le 29 juin

1862, entre la France et l'Italie, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE. Les marques de fabrique auxquelles s'applique l'article 13 de la convention littéraire et artistique conclue entre la France et l'Italie, le 29 juin 1862⁽¹⁾, sont celles qui, dans les deux Pays, sont légitimement acquises aux industriels ou négociants qui en usent; c'est-à-dire que le caractère d'une marque française doit être apprécié d'après la loi française, de même que celui d'une marque italienne doit être jugé d'après la loi italienne.

Le présent article additionnel aura la même force, valeur et durée que s'il était inséré, mot pour mot, dans la convention précitée du 29 juin 1862, à laquelle il sert de commentaire.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé la présente Déclaration et l'ont revêtue du sceau de leurs armes.

Fait en double expédition, à Rome, ce 10 Juin 1874.

(L. S.) Signé M^r DE NOAILLES.

(L. S.) Signé VISCONTI VENOSTA.

2. Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 3 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3241. — DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département des Côtes-du-Nord, le Tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.

Du 9 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu le décret du 31 décembre 1872⁽²⁾, qui déclare authentiques les tableaux de la population de la France;

Vu les rectifications proposées par le préfet,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le tableau rectificatif ci-après est substitué, en ce qui

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1057, n° 10,626.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 114, n° 1562.

concerne le département des Côtes-du-Nord, aux tableaux de population joints au décret du 31 décembre 1872.

RECTIFICATION AU TABLEAU N° 3.

Population des communes de 2,000 âmes et au-dessus et des chefs-lieux de canton.

ARRONDISSEMENT.	COMMUNE.	POPULATION totale.	POPULATION complète à part.	POPULATION normale ou municipale	
				totale.	agglomérée.
Lannion.....	Tréguier.....	3,815	753	3,062	3,032

2. Le ministre de l'intérieur est chargé l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 9 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3242. — *DÉCRET relatif à la formation des Listes électorales relatives aux Élections municipales.*

Du 11 Juillet 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 12 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre de l'intérieur;
Vu la loi du 7 juillet 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les listes électorales relatives aux élections municipales seront immédiatement dressées dans toutes les communes par les commissions instituées conformément à l'article 1^{er} de la loi du 7 juillet 1874.

2. Ces listes seront déposées au secrétariat de la mairie au plus tard le 9 août 1874.

Avis du dépôt sera, le même jour, donné par affiches aux lieux accoutumés.

Copie de la liste et du procès-verbal constatant l'accomplissement des formalités ci-dessus sera en même temps transmise au sous-préfet de l'arrondissement, qui l'adressera dans les deux jours, avec ses observations, au préfet du département.

3. Les demandes en radiation ou en inscription devront être déposées au secrétariat de la mairie le 29 août au plus tard.

4. Le 27 septembre, les commissions désignées à l'article 1^{er} de la loi arrêteront définitivement les listes, après y avoir apporté les rectifications régulièrement ordonnées tant par les commissions désignées en l'article 2 de la loi que par les décisions des juges de paix.

La minute de la liste restera déposée au secrétariat de la commune; une expédition en sera immédiatement transmise au préfet, pour être déposée au secrétariat général du département.

Dans les communes divisées en sections électorales, les listes des diverses sections, telles qu'elles auront été arrêtées par les commissions spéciales, seront en outre réunies en une seule liste alphabétique pour toute la commune; cette liste restera déposée au secrétariat de la mairie.

5. Les seules modifications qui pourront être apportées après le 27 septembre aux listes ainsi arrêtées sont celles qui résulteraient, soit de décisions rendues par les juges de paix sur des réclamations régulièrement introduites, soit de décès ou de jugements passés en force de chose jugée et entraînant la privation des droits civils et politiques.

Fait à Versailles, le 11 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

N° 3243. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts) portant :

ART. 1^{er}. Le secrétaire perpétuel de l'académie des inscriptions et belles-lettres de l'Institut de France est autorisé à accepter, jusqu'à concurrence de la quotité disponible, au nom de cette académie, le legs de vingt mille francs à elle fait par feu la dame *Guérineau*, pour être employé conformément aux conditions énoncées dans le testament de la donatrice.

2. Les secrétaires perpétuels de l'académie des sciences sont autorisés à accepter, jusqu'à concurrence de la quotité disponible, au nom de cette académie, le legs de vingt mille francs à elle fait par feu la dame *Guérineau*, pour être employé conformément aux conditions énoncées dans le même testament.

3. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est autorisé à accepter, au nom de l'État, pour le conservatoire national de musique et de déclamation, jusqu'à concurrence de la quotité disponible, le legs de dix mille francs fait par feu la dame *Guérineau* au profit de cet établissement et aux conditions énoncées dans le testament de la donatrice. (*Versailles, 25 Octobre 1873.*)

N° 3244. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'agrandissement et à l'amélioration du port de Marseillan (Hérault), conformément aux projets et aux avis, en date des 26 septembre 1872 et 11 décembre 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Marseillan de contribuer pour moitié à la dépense, tel que cet engagement résulte de ses délibérations des 30 juin 1872 et 13 mars 1873.

Il est également pris acte de l'engagement souscrit par le conseil général de l'Hérault de contribuer pour un quart à la dépense, tel que cet engagement résulte de ses délibérations des 6 septembre 1872 et 30 août 1873.

Le surplus de la somme de vingt et un mille cinq cents francs, c'est-à-dire le quart de la dépense, sera supporté par l'État. (*Versailles, 23 Mars 1874.*)

N° 3245. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Creuse n° 2, d'Aubusson à Montaigut, aux abords de l'étang de Couyoux, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 23 Mars 1874.*)

N° 3246. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, à l'entrée de Lugny, de la route départementale de Saône-et-Loire n° 21, de Mâcon à Lugny, suivant la direction indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispo-

sions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 23 Mars 1874.*)

N° 3247. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) qui affecté au département des travaux publics une parcelle de terrain domanial d'une superficie de quatre mille sept cent quarante-cinq mètres, dépendant du magasin des vivres de la marine à Bordeaux (Gironde), et désignée sous le nom de *Parc aux bestiaux*, ladite parcelle indiquée par une teinte jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret. (*Versailles, 27 Mars 1874.*)

N° 3248. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Les territoires teints en rose sur le plan annexé au présent décret sont distraits de la commune de Saint-Pierre-de-Clairac, canton de Puymirol, arrondissement d'Agen (Lot-et-Garonne), et rattachés à la commune de Lafox, même canton.

La présente modification aura lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui pourraient être respectivement acquis. (*Versailles, 7 Avril 1874.*)

N° 3249. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Les territoires teints en jaune sur le plan annexé au présent décret et cotés au plan cadastral de la commune de Vezac (section B) sous les n° 1180 et 1182 à 1204 sont distraits de ladite commune de Vezac, canton et arrondissement de Sarlat (département de la Dordogne), et annexés à la commune de la Roque-Gageac, même canton.

Cette distraction aura lieu aux conditions stipulées dans la délibération du conseil municipal de la Roque-Gageac, en date du 11 juillet 1873, et sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis. (*Versailles, 7 Avril 1874.*)

N° 3250. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Alexandre*, propriétaire, né en 1818, à Saint-Florent-de-Castries (département de Saint-Pierre (Martinique)), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Verdet*, et à s'appeler, à l'avenir, *Alexandre Verdet*;

2° M. *Graet (Marie-Félix)*, propriétaire, né le 10 août 1821, à Valenciennes (Nord), demeurant à Monchy-Humières (Oise), est autorisé à ajouter

à son nom patronymique celui de *de Bacquencourt*, et à s'appeler, à l'avenir, *Gruet de Bacquencourt*;

3° M^{me} *de Laurès (Jeanne-Françoise-Joséphine)*, veuve de *Fuléran-Félix-Édouard Delpon*, née le 19 mars 1809, à Gignac (Hérault), demeurant à Paris,

Et ses trois fils :

M. *Delpon (Joseph-Paul-Philomen-Charles)*, préfet du département d'Ille-et-Vilaine, né le 28 janvier 1835, à Clermont (Hérault),

M. *Delpon (Marie-Jean-Albert)*, avoué à Paris, y demeurant, né le 14 août 1836, à Clermont (Hérault),

M. *Delpon (Fuléran-Marie-Joseph)*, négociant, né le 28 décembre 1843, à Clermont (Hérault), demeurant à Paris,

Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *de Vissec*, et à s'appeler, à l'avenir, *Delpon de Vissec*;

4° M. *Lamp (Jean-Paul-Chrysostôme)*, né le 28 juin 1854, à Passy (Seine), y demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Ritter*, et à s'appeler, à l'avenir, *Lamp-Ritter*;

4° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 10 Juillet 1874.*)



Certifié conforme :

Versailles, le 28^e Juillet 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne, pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 216.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3251. — *Loi qui fixe l'époque des Élections pour la reconstitution du Conseil général des Bouches-du-Rhône, dissous par décret du 26 mai 1874.*

Du 29 Juin 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13^r juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les élections auxquelles il devra être procédé dans le département des Bouches-du-Rhône, pour le remplacement du conseil général dissous par décret du 26 mai 1874, auront lieu en même temps que celles relatives au renouvellement partiel des conseils généraux.

2. La commission départementale élue dans la session d'août 1873 cessera de fonctionner à partir de la promulgation de la présente loi.

Elle sera provisoirement remplacée par une commission nommée conformément à l'article 35 de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 29 Juin 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3252. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Agriculture et du Commerce, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire de 200,000 francs pour les dépenses de l'Exposition de Vienne, et annule une somme de 400,000 francs sur l'exercice 1873.*

Du 10 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 16 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'agriculture et du commerce, sur le budget de l'exercice 1874, en addition au chapitre xv (*Expositions internationales*), un crédit supplémentaire de deux cent mille francs (200,000^f) pour les dépenses de l'exposition de Vienne.

2. Une somme de quatre cent mille francs (400,000^f) est annulée sur le crédit ouvert au chapitre xv du budget de l'agriculture et du commerce pour l'exercice 1873.

3. Il sera pourvu à l'acquittement de la dépense autorisée en 1874, au moyen des ressources générales affectées au budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique; à Versailles, le 10 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3253. — *Loi qui approuve la Convention de poste entre la France et l'Uruguay, signée le 10 janvier 1874.*

Du 13 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 21 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la Convention de poste conclue, le 10 janvier 1874, entre la France et l'Uruguay, et dont une copie authentique demeure annexée à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 13 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

CONVENTION DE POSTE ENTRE LA FRANCE ET L'URUGUAY,
CONCLUE LE 10 JANVIER 1874.

Le Président de la République française et le Président de la République orientale de l'Uruguay, désirant faciliter et régler de la manière la plus avantageuse pour les deux États l'échange des correspondances entre la France et l'Uruguay, ont voulu assurer ce résultat au moyen d'une convention spéciale, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. le duc Decazes, député à l'Assemblée nationale, ministre des affaires étrangères, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, etc. etc.;

Et le Président de la République orientale de l'Uruguay, M. Matéo

Margarinos-Cervantes, chargé d'affaires de la République orientale de l'Uruguay, à Paris ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura, entre l'administration des postes de France et l'administration des postes de l'Uruguay, un échange périodique et régulier de lettres, d'échantillons de marchandises et d'imprimés de toute nature, par les moyens de communication et de transport ci-après désignés, savoir :

1^o Par les paquebots à vapeur que le Gouvernement français et le Gouvernement oriental pourront juger à propos de fréter ou de subventionner pour opérer le transport des correspondances entre la France et l'Uruguay ;

2^o Par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant entre les ports de la France et les ports de l'Uruguay ;

3^o Par les baquebots à vapeur britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports de l'Uruguay.

L'administration des postes de France payera les frais résultant du transport par les bâtiments naviguant sous pavillon français des dépêches qui seront expédiées, au moyen de ces bâtiments, tant de la France pour l'Uruguay que de l'Uruguay pour la France.

L'administration des postes de France payera les frais résultant du transport des dépêches qui seront expédiées de la France pour l'Uruguay tant par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant sous pavillon tiers que par les paquebots britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports de l'Uruguay.

De son côté, l'administration des postes de l'Uruguay payera les frais résultant du transport par les bâtiments naviguant sous pavillon oriental des dépêches qui seront expédiées, au moyen de ces bâtiments, tant de la France pour l'Uruguay que de l'Uruguay pour la France.

L'administration des postes de l'Uruguay payera également les frais résultant du transport des dépêches qui seront expédiées de l'Uruguay pour la France tant par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant sous pavillon tiers que par les paquebots britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports de l'Uruguay.

Il est entendu d'ailleurs qu'aussi longtemps que l'Uruguay ne jouira pas de la faculté d'expédier des dépêches closes pour la France au moyen des paquebots britanniques et par la voie d'Angleterre, les frais du transport de ces dépêches seront acquittés par l'administration des postes de France, qui sera remboursée de ces frais conformément aux dispositions de l'article suivant.

2. Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires, c'est-à-dire non recommandées, soit de la France et de l'Algérie pour l'Uruguay, soit de l'Uruguay pour la France et l'Algérie, pourront, à

leur choix, laisser le port desdites lettres à la charge des destinataires ou payer ce port d'avance jusqu'à destination.

Le prix du port des lettres adressées de l'un des deux États dans l'autre sera réglé conformément au tarif ci-dessous :

DESIGNATION DES LETTRES.	PRIX DE PORT à payer pour chaque lettre et par chaque poids de 10 grammes ou fraction de 10 grammes		SOMME À PAYER POUR CHAQUE LETTRE et par chaque poids de 10 grammes ou fraction de 10 grammes			
	par les habitants de la France et de l'Algérie.	par les habitants de l'Uruguay.	par l'administration des postes de France à l'administration des postes de l'Uruguay.		par l'administration des postes de l'Uruguay à l'administration des postes de France.	
			Transport aux frais de la France.	Transport aux frais de l'Uruguay.	Transport aux frais de la France.	Transport aux frais de l'Uruguay.
Lettres non affranchies	de la France et de l'Algérie pour l'Uruguay.	1 00	"	0 25	0 75	"
	de l'Uruguay pour la France et l'Al- gérie.	"	20	"	0 75	0 25
Lettres non affranchies	de la France et de l'Algérie pour l'Uruguay.	"	20	"	0 75	0 25
	de l'Uruguay pour la France et l'Al- gérie.	1 00	"	0 25	0 75	"

3. Indépendamment des taxes fixées par l'article 2 précédent, les lettres non affranchies désignées audit article seront passibles, à la charge des destinataires, d'un droit fixe de trente centimes ou de six centesimos, suivant le cas.

Ce droit sera perçu au profit et pour le compte de l'administration des postes du Pays de destination.

4. Les lettres expédiées à découvert, par la voie de la France ou par l'intermédiaire des paquebots-poste français, soit des pays mentionnés au tableau A annexé à la présente Convention pour l'Uruguay, soit de l'Uruguay pour ces mêmes pays, seront échangées, entre l'administration des postes de France et l'administration des postes de l'Uruguay, aux conditions énoncées dans ledit tableau.

Il est convenu que, dans le cas où les conventions qui règlent les relations postales de la France avec les pays désignés dans le tableau A viendraient à être modifiées de manière à influencer sur les conditions d'échange fixées par la présente Convention pour les correspondances transmises par la voie de la France, ces modifications seraient appliquées de plein droit auxdites correspondances.

5. L'administration des postes de France pourra livrer à l'admi-

nistration des postes orientales des lettres recommandées à destination de l'Uruguay.

De son côté, l'administration des postes de l'Uruguay pourra livrer à l'administration des postes de France des lettres recommandées à destination de la France et de l'Algérie, et, autant que possible; à destination des pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

Le port des lettres recommandées devra toujours être acquitté d'avance jusqu'à destination.

Toute lettre recommandée adressée de l'un des deux Pays dans l'autre supportera, au départ, en sus de la taxe applicable à une lettre ordinaire affranchie du même poids, un droit fixe de cinquante centimes ou de dix centesimos, suivant le cas.

Ce droit sera perçu au profit et pour le compte de l'administration des postes du Pays d'origine.

Le port des lettres recommandées expédiées de l'Uruguay à destination des pays auxquels la France sert d'intermédiaire sera double de celui des lettres originales pour la même destination.

6. Dans le cas où quelque lettre recommandée viendrait à être perdue, celle des deux administrations sur le territoire de laquelle la perte aura eu lieu payera à l'envoyeur, à titre de dédommagement, une indemnité de cinquante francs, dans le délai de trois mois à dater du jour de la réclamation; mais il est entendu que les réclamations ne seront admises que dans les six mois qui suivront la date du dépôt des chargements; passé ce terme, les deux administrations ne seront tenues l'une envers l'autre à aucune indemnité.

7. Tout paquet contenant des échantillons de marchandises, des journaux, des gazettes, des ouvrages périodiques, des livres brochés, des livres reliés en cuir ou en carton, sans aucune garniture, des brochures, des papiers de musique, des catalogues, des prospectus, des annonces et des avis divers imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, qui sera expédié de la France ou de l'Algérie pour l'Uruguay, sera affranchi jusqu'à destination moyennant le paiement d'une taxe de quinze centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes, et réciproquement, tout paquet contenant des objets de même nature qui sera expédié de l'Uruguay pour la France ou l'Algérie sera affranchi jusqu'à destination moyennant le paiement d'une taxe de trois centesimos par quarante grammes ou fraction de quarante grammes.

L'administration des postes de France payera à l'administration des postes orientales, pour chaque paquet originaire de la France ou de l'Algérie affranchi en vertu du présent article, la somme de trois centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes lorsque le paquet aura été transporté entre les deux frontières aux frais de la France, et la somme de onze centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes lorsque le paquet aura été transporté aux frais de l'Uruguay.

De son côté, l'administration des postes orientales payera à l'administration des postes de France, pour chaque paquet originaire de

l'Uruguay affranchi jusqu'à destination en vertu du présent article, la somme de douze centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes lorsque le paquet aura été transporté entre les deux frontières aux frais de la France, et la somme de quatre centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes lorsque le paquet aura été transporté aux frais de l'Uruguay.

8. Les échantillons de marchandises ne seront admis à jouir de la modération de taxe qui leur est accordée par l'article précédent qu'autant qu'ils n'auront aucune valeur, qu'ils seront affranchis, qu'ils seront placés sous bandes ou de manière à ne laisser aucun doute sur leur nature, et qu'ils ne porteront d'autre écriture à la main que l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix.

Les échantillons de marchandises qui ne rempliront pas ces conditions seront taxés comme lettres.

9. Les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, livres reliés en cuir ou en carton, sans aucune garniture, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, qui seront expédiés par la voie de la France ou par l'intermédiaire des paquebots-poste français, soit des pays désignés dans le tableau B annexé à la présente Convention pour l'Uruguay, soit de l'Uruguay pour ces mêmes pays, seront échangés entre l'administration des postes de France et l'administration des postes orientales aux conditions énoncées dans ledit tableau B.

Il est convenu que, dans le cas où les conventions qui règlent les relations de la France avec les pays désignés audit tableau B viendraient à être modifiées de manière à influencer sur les conditions d'échange fixées par la présente Convention pour les journaux et autres imprimés transmis par la voie de la France, ces modifications seraient appliquées de plein droit auxdits journaux et imprimés.

10. Pour jouir des modérations de port accordées par les articles 7 et 9 précédents, les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, livres reliés en cuir et en carton, sans aucune garniture, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, devront être affranchis jusqu'aux limites respectivement fixées par lesdits articles, mis sous bandes et ne porter aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main, si ce n'est l'adresse du destinataire, la signature de l'envoyeur et la date. Ceux desdits objets qui ne réuniront pas ces conditions seront considérés comme lettres et traités en conséquence.

Il est entendu que les dispositions contenues dans les articles susmentionnés n'infligent en aucune manière le droit qu'ont les administrations des postes des deux Pays de ne pas effectuer, sur leurs territoires respectifs, le transport et la distribution de ceux des objets désignés auxdits articles à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois, ordonnances ou décrets qui règlent les conditions de leur

publication et de leur circulation, tant en France que dans l'Uruguay.

11. Il est formellement convenu entre les Parties contractantes que les lettres, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature adressés de l'un des deux Pays dans l'autre et affranchis jusqu'à destination, conformément aux dispositions de la présente Convention, ne pourront, sous aucun prétexte et à quelque titre que ce soit, être frappés, dans le Pays de destination, d'une taxe ou d'un droit quelconque à la charge des destinataires.

12. Les administrations des postes de France et de l'Uruguay dresseront, chaque mois, les comptes résultant de la transmission des correspondances, et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par ces administrations, seront soldés, à la fin de chaque trimestre, par l'administration qui sera reconnue redevable envers l'autre.

Les soldes de compte seront payés à Montevideo en monnaie d'or.

13. Les lettres ordinaires ou recommandées, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature mal adressés ou mal dirigés seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyés par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces objets en compte à l'autre office.

Les objets de même nature qui auront été adressés à des destinataires ayant changé de résidence seront respectivement rendus chargés du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

Les lettres ordinaires, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature qui auront été primitivement livrés à l'administration des postes de France ou à l'administration des postes de l'Uruguay par d'autres administrations et qui, par suite du changement de résidence des destinataires, devront être réexpédiés de l'un des deux Pays pour l'autre, seront réciproquement livrés chargés du port exigible au lieu de la précédente destination.

14. Les lettres ordinaires ou recommandées, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature échangés entre les administrations des postes de France et de l'Uruguay qui seront tombés en rebut pour quelque cause que ce soit devront être renvoyés, de part et d'autre, à la fin de chaque mois, et plus souvent si faire se peut.

Ceux de ces objets qui auront été livrés en compte seront rendus pour le prix pour lequel ils auront été originairement comptés par l'office envoyeur.

Quant à ceux qui auront été livrés affranchis jusqu'à destination ou jusqu'à la frontière de l'office correspondant, ils seront renvoyés sans taxe ni décompte.

15. Les administrations des postes de France et de l'Uruguay n'admettront à destination de l'un des deux Pays ou des pays qui empruntent leur intermédiaire aucun paquet ou lettre qui contiendrait, soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux ou effets précieux, soit tout autre objet passible de droits de douane.

16. L'administration des postes de France et l'administration des postes orientales désigneront, d'un commun accord, les bureaux par lesquels devra avoir lieu l'échange des correspondances respectives. Elles régleront aussi la forme des comptes mentionnés dans l'article 12 précédent, la direction des correspondances transmises réciproquement, ainsi que toutes les autres mesures de détail ou d'ordre nécessaires pour assurer l'exécution de la présente Convention.

Il est entendu que les mesures ci-dessus désignées pourront être modifiées par les deux administrations toutes les fois que, d'un commun accord, ces deux administrations en reconnaîtront la nécessité.

17. La présente Convention aura force et valeur à partir du jour dont les deux Parties conviendront, dès que la promulgation en aura été faite d'après les lois particulières à chacun des deux États, et elle demeurera obligatoire, d'année en année, jusqu'à ce que l'une des deux Parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

Pendant cette dernière année, la Convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière, sans préjudice de la liquidation et du solde des comptes entre les administrations des postes des deux Pays, après l'expiration dudit terme.

18. La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double original et signé à Paris, le 10 Janvier 1874.

(L. S.) Signé Duc DECAZES.

(L. S.) Signé M. MAGARINOS-CERVANTES.

A. — Tableau indiquant les conditions auxquelles seront échangées, entre l'administration pour les pays avec lesquels l'Uruguay peut correspondre

DÉSIGNATION DES PAYS avec lesquels l'Uruguay peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises.	CONDITION de l'affran- chissement.	DROITS de l'affranchissement
Portugal, îles du Cap-Vert.....	Obligatoire.	Montevideo
Sénégal, île de Gorée.....	Facultatif.	Destination
Buenos-Ayres.....	Obligatoire.	Buenos-Ayres
Grande-Bretagne.....	Facultatif.	Destination
Belgique, Danemark, grand-duché de Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Italie, États d'Allemagne, Autriche.	Facultatif.	Destination
Malte, Grèce, Suède, Norvège, Russie, Pologne, villes d'Égypte, de la Turquie, de la Tunisie et du Maroc desservies par les paquebots-poste français (A), Andrinople, Antivari, Burgas, Caïfa, Candie, Canée, la Cavale, Chio, Durazzo, Czernavoda, Dédé, Agatel, Lagos, Janina, Larnaca, Prévessa, Rélimo, Routschouk, Serce, Sophia, Ténédos, Valona, établissements français dans l'Inde (A) et en Cochinchine, île de la Réunion, Mayotte et dépendances, Sainte-Marie de Madagascar, Martinique, Guadeloupe et dépendances, Guyane française, îles Saint-Pierre et Miquelon, Shang-Hai, Yokohama, Indes néerlandaises, Guyane hollandaise, Curaçao.	Facultatif.	Destination
Espagne et Gibraltar.....	Obligatoire.	Frontière française
Australie (voie de Suez).....	Obligatoire.	Port australien
Aden, Indes orientales, Ceylan, Maurice, Penang, Singapore, Hong-Kong, Chine, Batavia et autres pays dont la correspondance peut être dirigée avec avantage par la voie de Suez.	Obligatoire.	Port de débarquement d'Alexandrie
Pays d'outre-mer autres que ceux ci-dessus désignés.....	Obligatoire.	Ports de la mer de Chine
	Obligatoire.	Ports de destination
	Obligatoire.	Port d'embarquement du f d'origine.

(A) Alexandrie, Alexandrette, Beyrouth, le Caire, Constantinople, les Dardanelles, Galatz, Gallipoli, Ibrahîm, Inébolli, Jaffa, Kerasse, Kustendjé, Lattaquie, Mersina, Mételin, Ordon, Port-Saï, Rhodes, Salonique

Postes de France et l'administration des postes orientales, les lettres expédiées de l'Uruguay
intermédiaire des postes françaises, et vice versa.

TOTAL des taxes à payer par les habitants de l'Uruguay, tant pour les lettres affranchies originales de l'Uruguay que pour les lettres non affranchies à destination de l'Uruguay, par grammes ou fraction de grammes.	DROITS OU TAXES à payer par l'office de l'Uruguay à l'office de France, tant pour les lettres affranchies originales de l'Uruguay que pour les lettres non affranchies à destination de l'Uruguay, par 10 grammes ou fraction de 10 grammes.		DROITS OU TAXES à payer par l'office de France à l'office de l'Uruguay, tant pour les lettres affranchies à destination de l'Uruguay que pour les lettres non affranchies originales de l'Uruguay, par 10 grammes ou fraction de 10 grammes.	
	Lettres transportées entre la France et l'Uruguay aux frais de la France.	Lettres transportées entre la France et l'Uruguay aux frais de l'Uruguay.	Lettres transportées entre la France et l'Uruguay aux frais de la France.	Lettres transportées entre la France et l'Uruguay aux frais de l'Uruguay.
0 ^f 15 ^c	"	"	0 ^f 20 ^c	"
0 80	0 ^f 65 ^c	"	0 20	"
0 55	0 40	"	0 20	"
1 10	0 85	0 ^f 35 ^c	0 20	0 ^f 60 ^c
1 40	1 15	0 45	0 20	0 60
1 00	1 80	0 80	0 20	0 60
1 00	0 75	0 25	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"
1 80	1 55	0 80	"	"

Scutari d'Asie, Sinope, Smyrne, Suez, Salina, Trébizonde, Tripoli de Syrie, Tulscha, Tunis, Tanger,
Yann. — (D) Pondichéry, Chandernagor, Karikal, Yanson, Mahé.

B. — Tableau indiquant les conditions auxquelles seront échangés, entre l'administration des postes de France et l'administration des postes orientales, les imprimés de toute nature expédiés de l'Uruguay pour les pays avec lesquels l'Uruguay peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises, et vice versa.

DÉSIGNATION DES PAYS avec lesquels l'Uruguay peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises.	LIMITES de l'affranchissement obligatoire.	TOTAL des taxes à payer par les habitants de l'Uruguay pour chaque paquet portant une adresse particulière et par chaque 10 grammes ou fraction de 10 grammes.	DROITS OU TAXES à payer par l'office oriental à l'office de France pour chaque paquet portant une adresse particulière et par chaque 40 grammes ou fraction de 40 grammes.	
			Paquets transportés entre la France et l'Uruguay aux frais de la France.	Paquets transportés entre la France et l'Uruguay aux frais de l'Uruguay.
Brésil, îles du Cap-Vert, Sénégal, Gorée et États d'Europe (moins l'Espagne et Gibraltar).	Montevideo.....	0 ^f 03 ^c	"	"
Buenos-Ayres.....	Buenos-Ayres.....	0 13	0 ^f 10 ^c	"
Espagne et Gibraltar.....	Frontière franco-espagnole.	0 17	0 14	0 ^f 04 ^c
Australie (voie de Suez).	Imprimés originaux de l'Uruguay.	Port australien de débarquement. .	0 22	0 19
	Imprimés à destination de l'Uruguay.	Alexandrie.....	0 22	0 19
Aden, Indes orientales, Ceylan, Maurice, Penang, Singapore, Hong-Kong, Chine, Shang-Hai, Yokohama, Batavia et autres pays dont la correspondance peut être dirigée avec avantage par la voie de Suez.	Ports des mers de l'Inde ou de la mer de Chine desservis par les paquebots français ou britanniques.	0 22	0 19	0 10
Pays d'outre-mer autres que ceux ci-dessus désignés.	Imprimés originaux de l'Uruguay.	Port de débarquement du pays de destination.	0 22	0 19
	Imprimés à destination de l'Uruguay.	Port d'embarquement du pays d'origine.	0 22	0 19

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 13 juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, LOUIS DE SÉOUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3254. — *Loi portant approbation de la Convention additionnelle à la Convention de poste du 3 mars 1869, signée entre la France et l'Italie, le 15 mai 1874.*

Du 17 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la Convention additionnelle à la convention de poste du 3 mars 1869, conclue, le 15 mai 1874, entre la France et l'Italie, et dont une copie authentique demeure annexée à la présente loi ⁽¹⁾.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 17 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3255. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Saint-Quentin (Aisne).*

Du 18 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 26 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi, il sera perçu pendant cinq ans, à l'octroi de Saint-Quentin, département de l'Aisne, une surtaxe de un franc cinquante centimes (1^r 50^c) par hectolitre de vins en cercles et en bouteilles.

⁽¹⁾ Le texte de la Convention sera promulgué officiellement après l'échange des ratifications des Puissances contractantes.

Cette surtaxe est indépendante du droit de trois francs cinquante centimes (3^f 50^c) par hectolitre perçu à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3256. — *LOI qui crée un Prix de 300,000 francs au profit de l'inventeur d'un moyen efficace pour détruire le Phylloxera.*

Du 22 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 26 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Un prix de trois cent mille francs (300,000^f), auquel pourront venir s'ajouter des souscriptions volontaires des départements, des communes, des compagnies et des particuliers, sera accordé par l'État à l'inventeur d'un moyen efficace et économiquement applicable, dans la généralité des terrains, pour détruire le phylloxera ou en empêcher les ravages.

2. Une commission nommée par le ministre de l'agriculture et du commerce sera chargée, 1° de déterminer les conditions à remplir pour concourir au prix; 2° de décider s'il y a lieu de décerner le prix et à qui il doit être attribué.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, V^m BLIN DE BOURDON,
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3257. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de Voies ferrées à traction de Chevaux dans la ville de Versailles.

Du 30 Mai 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la ville de Versailles à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur un certain nombre de voies publiques un réseau de voies ferrées à traction de chevaux, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 2 mai 1874, par le ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté, et notamment le plan d'ensemble visé par le maire, le 19 février 1874;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ⁽¹⁾;

Vu les délibérations de la commission d'enquête, en date des 9, 18 et 29 octobre 1873;

Vu les lettres du préfet de Seine-et-Oise, en date des 14 et 31 août et 8 novembre 1873 et 12 mars 1874;

Vu les rapports de l'inspecteur général *Chatoney*, en date des 8 décembre 1873 et 13 avril 1874;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 20 avril 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Versailles, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine.

2. La ville de Versailles est autorisée à établir lesdites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges, et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

3. Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret, pour tous les travaux des six premières

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 286, n° 5212.

lignes énumérées par l'article 1^{er} du cahier des charges, et dans le délai de six ans pour les travaux des trois dernières lignes.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 30 Mai 1874.

Signé M^{al} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La ville de Versailles est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les neuf lignes suivantes :

A. 1^o Du sommet de la rue des Réservoirs au carrefour du Grand-Montreuil, par l'avenue de Saint-Cloud;

B. 2^o Du square de l'Impératrice à la grille d'octroi de l'Orangerie, par la rue Duplessis, l'avenue de Saint-Cloud, la rue Saint-Pierre, l'avenue de la Mairie, la rue Royale et la rue de l'Orangerie;

C. 3^o Du marché Notre-Dame au convent de Grand-Champ, par la rue de la Paroisse, la rue Hoche, la place d'Armes, l'avenue de Sceaux et la rue Royale;

D. 4^o De la grille d'octroi de Trianon à la rue Duplessis, par le boulevard de la Reine;

E. 5^o Du boulevard de la Reine, à la jonction de la rue des Réservoirs, au sommet de la rue des Réservoirs;

F. 6^o De la mairie à la gare des Chantiers, par la rue des Chantiers;

G. 7^o Du square de l'Impératrice à la chapelle de Clagny, par la rue de Villeneuve-l'Étang;

H. 8^o De la rue Duplessis à la jonction du boulevard de la Reine à Montreuil, par le boulevard de la Reine et le boulevard projeté de Saint-Symphorien;

I. 9^o Du rond-point du Grand-Montreuil au boulevard de la Reine, par l'avenue de Picardie.

2. La ville de Versailles est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville de Versailles demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

3. Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité, savoir : les six premières lignes, dans un délai maximum de trois ans; les trois autres, dans un second délai maximum de trois ans, à partir de la date du décret de concession et de manière que, dans chacune de ces périodes, un tiers au moins de la longueur totale de chacun des réseaux soit livré chaque année à la circulation.

4. La ville de Versailles devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de six mois, à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront approu-

vés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par la ville, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

6. La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera le poids, la forme et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à trente-deux centimètres au moins au delà de chaque côté.

Lorsque la voie sera établie sur les chaussées empierrées des routes, cette largeur de pavage au delà du rail sera portée à cinquante-neuf centimètres.

7. La ville sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

8. La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées, pour la pose et l'entretien de la voie, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état.

9. Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés sur lesdites routes.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

10. Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

11. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception provisoire par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service lesdites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale des lignes concédées.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

12. Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des pavages qui servent d'accotements extérieurs aux rails, sur la largeur déterminée à l'article 6, ainsi que l'empierrement établi sur les trottoirs et les contre-allées.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y sera immédiatement pourvu aux frais de la ville. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département de Seine-et-Oise rendra exécutoires.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

13. Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

14. Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de deux mètres vingt centimètres au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

15. L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujéti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

TITRE III.

[DURÉE ET DÉCHÉANCE] DE LA CONCESSION.

16. La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la première partie du réseau.

17. A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

18. Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les votes supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville de Versailles, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers ou immobiliers qui dépendent de ces voies.

19. Faute par la ville de Versailles d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration ordonnera, la ville entendue, soit la suppression partielle ou totale des travaux, soit leur conservation et l'exploitation sur des bases qu'elle arrêtera.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

20. En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville de Versailles sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

21. Les dispositions des articles qui précèdent relatives à la déchéance ne seraient pas applicables à la ville de Versailles si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

22. A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de Versailles l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.	PRIX		
	de péage.	de trans- port.	TOTAL.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
§ 1^{er}. — VOYAGEURS.			
1 ^{re} classe, par kilomètre.....	0 024	0 096	0 12
2 ^e classe, par kilomètre.....	0 018	0 072	0 09
§ 2. — MARCHANDISES.			
1^{re} BOUILLE ET CHARBON (LA TONNE).			
De 0 à 2 kilomètres.....	0 06	0 24	0 30
De 2 à 3.....	0 08	0 32	0 40
De 3 à 4.....	0 10	0 40	0 50
De 4 à 5.....	0 12	0 48	0 60
De 5 à 6.....	0 14	0 56	0 70
De 6 à 7.....	0 16	0 64	0 80
2^e MATIÈRES DIVERSES (LA TONNE).			
De 0 à 2 kilomètres.....	0 08	0 32	0 40
De 2 à 3.....	0 12	0 48	0 60
De 3 à 4.....	0 16	0 64	0 80
De 4 à 5.....	0 20	0 80	1 00
De 5 à 6.....	0 24	0 96	1 20
De 6 à 7.....	0 28	1 12	1 40

Le prix ci-dessus déterminé sera acquitté pour toute fraction de kilomètre parcourue en sus d'un nombre exact de kilomètres, comme pour un kilomètre plein.

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne.

Toutefois, la ville ne sera pas assujettie à percevoir, sur chaque ligne de parcours, un prix inférieur à quinze centimes pour la première classe et à dix centimes pour la deuxième classe.

Ce maximum sera abaissé à dix centimes et à cinq centimes pour les voyageurs qui, aux termes du cahier des charges, doivent être transportés à moitié prix.

Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excèdera pas dix kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de dix centimes pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Il pourra être délivré des cartes spéciales permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance dont le taux sera fixé par l'administration supérieure, la ville de Versailles entendue.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de cinquante kilogrammes.

Dans tous ces cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

23. Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

24. Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville de Versailles contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

25. Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être révisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville de Versailles entendue, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

26. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la ville de Versailles ou à ses ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

27. Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

28. Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

29. Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la ville pour les causes ci-après :

Dommage aux voies ferrées occasionné par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruptions du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

30. En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

31. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, la ville de Versailles entendue, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes; et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

32. Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, la ville de Versailles entendue, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge, par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

33. Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être agréés par le préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

34. Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession et de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

35. Les contestations qui s'élèveraient entre la ville et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

36. La ville de Versailles sera tenue de déposer à la préfecture de Seine-et-Oise un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

37. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

38. Les droits d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Approuvé :

Versailles, le 2 mai 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 30 mai 1874, enregistré sous le n° 396.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3268. — *DÉCRET qui fixe provisoirement la juridiction du Juge de paix de Bordj-bou-Arérédj.*

Du 6 Juin 1874.

(Promulgué au *Journal officiel* du 10 juin 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice;

Vu les articles 3 et 13 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 ⁽¹⁾, sur l'organisation de la justice en Algérie;

Vu les décrets des 24 décembre 1870 ⁽²⁾, 20 février ⁽³⁾ et 11 septembre 1873 ⁽⁴⁾, sur l'organisation administrative en Algérie;

Vu le décret du 23 avril 1874 ⁽⁵⁾,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La juridiction du juge de paix de Bordj-bou-Arérédj comprend provisoirement, outre la circonscription cantonale de ce nom, la circonscription cantonale de Mansourah, délimitée et inscrite sous le n° 51 du plan général joint au décret du 20 février 1873.

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 6 Juin 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3259. — *DÉCRET portant Règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un Timbre ou Poinçon spécial sur les Marques de fabrique ou de commerce.*

Du 25 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 947, n° 10,260.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 20 (Délégation de Bordeaux), n° 385.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 155, n° 2368.

⁽⁴⁾ 1^{re} série, Bull. 155, n° 2370.

⁽⁵⁾ 1^{re} série, Bull. 198, n° 2967.

Vu l'article 1^{er} de la loi du 26 novembre 1873, relatif à la création, pour les marques de fabrique, d'un timbre ou poinçon spécial destiné à être apposé, soit sur les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier, soit sur les étiquettes ou estampilles en métal sur lesquelles figure la marque, soit sur la marque faisant corps avec les objets eux-mêmes, si l'administration les en juge susceptibles;

Vu l'article 2 de la même loi, portant qu'il sera perçu un droit au profit du trésor pour chaque apposition de timbre ou de poinçon;

Et l'article 3, ainsi conçu :

« La quotité des droits perçus au profit du trésor sera proportionnée à la valeur des objets sur lesquels doivent être apposées les étiquettes soit en papier, soit en métal, et à la difficulté de frapper du poinçon les marques fixées sur les objets eux-mêmes. Cette quotité sera établie par des règlements d'administration publique qui détermineront, en outre, les métaux sur lesquels le poinçon pourra être appliqué, les conditions à remplir pour être admis à obtenir l'apposition du timbre ou poinçon, ainsi que les autres mesures d'exécution de la présente loi; »

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRET :

TITRE I^{er}.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 1^{er}. Tout propriétaire d'une marque de fabrique ou de commerce qui veut être admis à user de la faculté ouverte par la loi du 26 novembre 1873 doit préalablement en faire la déclaration à l'un des bureaux désignés par les articles 5 et 9 ci-après et y déposer en même temps :

1° Une expédition du procès-verbal du dépôt de sa marque, fait en exécution de la loi du 23 juin 1857 et du décret du 26 juillet 1858 ⁽¹⁾;

2° Un exemplaire du dessin, de la gravure ou de l'empreinte qui représente sa marque. Cet exemplaire est revêtu d'un certificat du greffier, attestant qu'il est conforme au modèle annexé au procès-verbal de dépôt;

3° L'original de sa signature, dûment légalisé. Il y a autant de signatures déposées que de propriétaires ou d'associés ayant la signature sociale et qui voudront user de la faculté de requérir l'apposition du timbre ou du poinçon de l'État.

En cas de transmission, à quelque titre que ce soit, de la propriété de la marque, le nouveau propriétaire justifie de son droit par le dépôt des actes ou pièces qui établissent cette transmission. Il dépose, en outre, l'original de sa signature dûment légalisé.

Il est dressé, sur un registre, procès-verbal des déclarations et dépôts prescrits par le présent article. Le procès-verbal est signé par le déclarant, à qui en est délivré récépissé ou ampliation.

2. Toutes les fois que le propriétaire d'une marque de fabrique ou de commerce veut faire apposer sur cette marque le timbre ou le

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 625, n° 5785.

poinçon, il remet au receveur du bureau dans lequel la déclaration et le dépôt prévus par l'article précédent ont été effectués une réquisition écrite sur papier non timbré, et conforme aux modèles ci-annexés sous les n^{os} 1 et 2.

La réquisition, dressée au bureau sur une formule fournie gratuitement par l'administration, est datée et signée. Elle est accompagnée d'un spécimen des étiquettes, bandes, enveloppes ou estampilles à timbrer ou poinçonner, lequel reste déposé avec la réquisition.

Ne peuvent être admises que les réquisitions donnant ouverture à la perception de cinq francs de droits au moins.

3. Les déclarations, dépôts et réquisitions prévus par les deux articles précédents peuvent être faits par un mandataire spécial, à la condition de déposer au bureau soit l'original en brevet, soit une expédition authentique de sa procuration, laquelle est certifiée par le fondé de pouvoirs.

TITRE II.

DE L'APPOSITION DU TIMBRE.

4. Les droits de timbre à percevoir en exécution de l'article 2 de la loi susvisée du 26 novembre 1873, pour les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier sur lesquelles figurent des marques de fabrique ou de commerce, sont fixés ainsi qu'il suit, savoir :

1 centime par chaque marque timbrée se rapportant à des objets d'une valeur de 1 franc et au-dessous.		
2 centimes, s'il s'agit d'objets d'une valeur supérieure à 1 ^r jusqu'à 2 ^r	2	3
3 <i>idem</i>	3	5
5 <i>idem</i>	5	10
10 <i>idem</i>	10	20
20 <i>idem</i>	20	30
30 <i>idem</i>	30	50
50 <i>idem</i>	50	
1 franc, s'il s'agit d'objets d'une valeur supérieure à ...	50	

5. La déclaration et le dépôt prescrits par l'article 1^{er} ci-dessus, ainsi que la réquisition, ne peuvent être opérés que dans les chefs-lieux de département désignés comme centres d'une circonscription.

Les départements sont répartis entre dix circonscriptions, conformément au tableau ci-après :

NUMÉRO de la circonscription.	CHEF-LIEU de la circonscription	INDICATION des départements composant chaque circonscription.	NUMÉRO de la circonscription.	CHEF-LIEU de la circonscription	INDICATION des départements composant chaque circonscription.
1.	Lille.....	Nord. Pas-de-Calais.			
2.	Rouen.....	Calvados. Eure. Manche. Orne. Seine-Inférieure.	3.	Paris.....	Aisne. Eure-et-Loir. Loiret. Oise. Seine. Seine-et-Marne. Seine-et-Oise. Somme. Yonne.

NUMÉRO de la circonscription.	CHEF-LIEU de la circonscription	INDICATION des départements composant chaque circonscription.	NUMÉRO de la circonscription.	CHEF-LIEU de la circonscription	INDICATION des départements composant chaque circonscription.
1.	Châlons-sur-Marne	Ardennes. Aube. Marne. Marne (Haute-). Meurthe-et-Moselle. Meuse. Saône (Haute-). Vosges.	7. (suite.)	Lyon	Nièvre. Puy-de-Dôme. Rhône. Saône-et-Loire. Savoie. Savoie (Haute-). Charente. Charente-Inférieure. Corrèze. Dordogne. Gironde. Landes. Lot-et-Garonne. Pyrénées (Basses-). Ariège. Aude. Aveyron. Cantal.
5.	Nantes	Côtes-du-Nord. Finistère. Ille-et-Vilaine. Loire-Inférieure. Mayenne. Morbihan. Cher. Creuse. Indre. Indre-et-Loire. Loir-et-Cher.	8.	Bordeaux....	Garonne (Haute-). Gers. Lot. Lozère. Pyrénées (Hautes-). Pyrénées-Orientales. Tarn. Tarn-et-Garonne. Alpes (Basses-). Alpes (Hautes-). Alpes-Maritimes. Bouches-du-Rhône. Corse. Gard. Hérault. Var. Vaucluse.
6.	Tours	Maine-et-Loire. Sarthe. Sèvres (Deux-). Vendée. Vienne. Vienne (Haute-). Ain. Allier. Ardèche. Côte-d'Or.	9.	Toulouse...	
7.	Lyon	Doubs. Drôme. Isère. Jura. Loire. Loire (Haute-).	10.	Marseille....	

Les marques ne peuvent être timbrées qu'au chef-lieu de la circonscription dans laquelle a eu lieu le dépôt au greffe prescrit par la loi du 23 juin 1857.

6. Le timbre sera apposé, après paiement des droits, sur la marque, si cette apposition peut avoir lieu sans oblitérer cette marque et sans nuire à la netteté du timbre. Dans le cas contraire, le timbre sera apposé partie sur la marque et partie sur la bande, étiquette ou enveloppe.

L'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre est autorisée à refuser de timbrer :

1° Les marques apposées sur des étiquettes, bandes ou enveloppes dont la dimension serait inférieure à trente-cinq millimètres en largeur et en longueur ;

2° Les marques qui seraient reproduites en relief ou qui seraient imprimées ou apposées sur des papiers drapés, veloutés, gaufrés, vernissés ou enduits, façonnés à l'emporte-pièce, sur papier joseph, sur papier végétal et tous autres papiers sur lesquels l'administration jugerait que l'empreinte du timbre ne peut être apposée ;

3° Les papiers noirs, de couleur foncée ou disposés de manière que l'empreinte du timbre ne puisse y être appliquée d'une façon suffisamment distincte.

7. Les étiquettes ou bandes doivent être présentées en feuilles divisées en séries de dix destinées à être frappées du timbre de même quotité. Toutefois les étiquettes ou bandes destinées à être frappées du timbre de un franc peuvent être reçues au nombre minimum de cinq.

Si la dimension des papiers portant les étiquettes ou bandes présentées au timbre est inférieure à dix centimètres en longueur et en largeur, il est perçu, à titre de frais extraordinaires de manipulation, un droit supplémentaire de deux francs par mille étiquette ou bandes, sans que ce supplément puisse être jamais inférieur à vingt centimes.

Les feuilles, étiquettes, bandes ou enveloppes maculées ou avariées pendant l'opération sont oblitérées et remises au propriétaire de la marque ou à son mandataire, et il lui tenu compte des droits afférents à ces maculatures.

Dans tous les cas, le propriétaire ou son mandataire donne de charge des marques qui lui sont remises après avoir reçu l'apposition du timbre et de celles qui ont été maculées ou avariées pendant l'opération.

TITRE III.

DE L'APPOSITION DU POINÇON.

8. Les droits de poinçonnage à percevoir, en exécution des articles 2 et 3 de la loi du 26 novembre 1873, pour les étiquettes et estampilles en métal sur lesquelles figurent les marques de fabrique ou de commerce ou pour les marques faisant corps avec l'objet lui-même, sont fixés ainsi qu'il suit :

VALEURS.		CLASSES.	ÉTIQUETTES et estampilles présentées sans l'objet qui doit les porter.	MARKES fixées sur l'objet ou faisant corps avec l'objet lui-même.
Pour chaque objet d'une valeur déclarée	de 5 ⁰⁰ et au-dessous.....	1 ^{re} classe....	0 ⁰ 05 ⁰	0 ⁰ 06 ⁰
	de 5 01 à 10 ⁰⁰	2 ^e idem....	0 10	0 12
	de 10 01 à 20.....	3 ^e idem....	0 20	0 24
	de 20 01 à 30.....	4 ^e idem....	0 30	0 36
	de 30 01 à 50.....	5 ^e idem....	0 50	0 60
	de 50 01 à 100.....	6 ^e idem....	1 00	1 20
	de 100 01 à 200.....	7 ^e idem....	2 00	2 40
	de 200 01 à 350.....	8 ^e idem....	3 50	4 20
	de 350 01 et au-dessus.....	9 ^e idem....	5 00	5 00

9. La déclaration et le dépôt prescrits par l'article 1^{er} du présent décret, ainsi que l'apposition du poinçon, ne pourront être opérés

que dans les bureaux de garantie des matières d'or et d'argent désignés ci-après, au choix du déclarant :

Amiens.
Avignon.
Besançon.
Bordeaux.
Le Havre.
Lille.
Lyon.
Marseille.

Nancy.
Nantes.
Nîmes.
Paris.
Rouen.
Saumur.
Toulouse.
Valence.

10. Les étiquettes, estampilles ou objets fabriqués en aluminium, bronze, cuivre ou laiton, étain, fer-blanc, fer doux, plomb, tôle et zinc, sont admis seuls à recevoir l'empreinte du poinçon de l'État, à la condition de présenter assez de résistance pour supporter l'application du poinçon. L'administration des contributions indirectes est néanmoins autorisée à refuser d'apposer le poinçon dans tous les cas où elle jugerait que cette opération est impraticable.

Les marques doivent présenter dans l'intérieur un espace nu circulaire d'au moins un centimètre de diamètre pour contenir l'empreinte du poinçon.

11. Le montant des droits est perçu au moment du dépôt des étiquettes, estampilles ou objets à poinçonner. Il en est délivré quittance.

Les étiquettes ou estampilles en métal avariées pendant l'opération sont oblitérées et remises au propriétaire de la marque ou à son mandataire, et il lui est tenu compte des droits afférents à ces rebuts.

Le propriétaire ou son mandataire donne décharge des étiquettes, estampilles ou objets qui lui sont remis après avoir reçu l'apposition du poinçon, ainsi que des étiquettes ou estampilles avariées pendant l'opération.

12. Les préfets régleront par des arrêtés les jours et heures où les bureaux de garantie désignés à l'article 9 seront ouverts pour le poinçonnage des marques de fabrique ou de commerce.

13. Les poinçons seront renfermés dans une caisse à deux serrures, sous la garde du contrôleur et du receveur du bureau de garantie. Ces deux employés auront chacun une clef de ladite caisse.

14. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Journal officiel et au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 25 Juin 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

DIRECTION GÉNÉRALE

DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

MODÈLE DE RÉQUISITION.

N° 2.

GARANTIE

DES MARQUES DE FABRIQUE
OU
DE COMMERCE.

Le soussigné (1)

(2)

à _____, département de _____
 déclare présenter au bureau de garantie de
 pour être revêtues de l'empreinte du poinçon de l'État,
 les marques de (3) _____ dont le modèle
 y a été déposé le _____, sous le n°
 et qui sont indiquées ci-après, savoir :

1. Nom et prénoms.
2. Profession industrielle.
3. Fabrique ou commerce.
4. Signature du déclarant.

NATURE DES PRODUITS sur lesquels les marques doivent être apposées.		SÉRIE de valeurs corres- pondant à la quotité du timbre.	NOMBRE de marques à poinçonner par série de valeurs.	DROIT D ^e pour l'unité.	MONTANT des droits à percevoir.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4	5	6	7
§ 1^{er}. <i>Étiquettes et estampilles présentées sans l'objet qui doit les porter.</i>						Les colonnes 5 et 6 seront rem- plies par le rece- veur chargé de la perception.
§ 2. <i>Marques fixées sur l'objet ou faisant corps avec l'objet lui-même.</i>						
				TOTAL..		

Les marques reconnues conformes au modèle déposé ont été poinçonnées.

A

le

187 .

Le Contrôleur de la garantie,

(4)

Droit payé :

. N°

du reg. n°

Le Receveur.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3260. — *DÉCRET portant création de Types destinés à timbrer les Étiquettes, Bandes ou Enveloppes en papier sur lesquelles figurent des Marques de fabrique ou de commerce.*

Du 25 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 26 novembre 1873, relative à la création d'un timbre ou poinçon spécial pour les marques de fabrique;

Vu l'article 3 de cette loi, portant que des règlements d'administration publique détermineront la quotité des droits à percevoir au profit du trésor pour l'apposition du timbre ou du poinçon sur les marques de fabrique;

Vu les articles 4 et 8 du règlement d'administration publique en date de ce jour ⁽¹⁾, ainsi conçus :

« Art. 4. Les droits de timbre à percevoir, en exécution de l'article 2 de la loi susvisée du 26 novembre 1873, pour les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier sur lesquelles figurent des marques de fabrique ou de commerce, sont fixés ainsi qu'il suit, savoir :

- « 1 centime pour chaque marque timbrée se rapportant à des objets d'une valeur de 1 franc et au-dessous.
- « 2 centimes, s'il s'agit d'objets d'une valeur supérieure à 1^f jusqu'à 2^f
- « 3 *idem.*..... 2 3
- « 5 *idem.*..... 3 5
- « 10 *idem.*..... 5 10
- « 20 *idem.*..... 10 20
- « 30 *idem.*..... 20 30
- « 50 *idem.*..... 30 50
- « 1 franc, s'il s'agit d'objets d'une valeur supérieure à... 50

« Art. 8. Les droits de poinçonnage à percevoir, en exécution des articles 2 et 3 de la loi du 26 novembre 1873 pour les étiquettes et estampilles en métal sur lesquelles figurent les marques de fabrique ou de commerce ou pour les marques faisant corps avec l'objet lui-même, sont fixés ainsi qu'il suit :

VALEURS.		CLASSES.	ÉTIQUETTES et estampilles présentées sans l'objet qui doit les porter.	MARQUES fixées sur l'objet ou faisant corps avec l'objet lui-même.
Pour chaque objet d'une valeur déclarée	de 5 ^f 00 ^e et au-dessous.....	1 ^{re} classe....	0 ^f 05 ^e	0 ^f 06 ^e
	de 5 01 à 10 ^f	2 ^e <i>idem.</i>	0 10	0 12
	de 10 01 à 20.....	3 ^e <i>idem.</i>	0 20	0 24
	de 20 01 à 30.....	4 ^e <i>idem.</i>	0 30	0 36
	de 30 01 à 50.....	5 ^e <i>idem.</i>	0 50	0 60
	de 50 01 à 100.....	6 ^e <i>idem.</i>	1 00	1 20
	de 100 01 à 200.....	7 ^e <i>idem.</i>	2 00	2 40
	de 200 01 à 350.....	8 ^e <i>idem.</i>	3 50	4 20
	de 350 01 et au-dessus.....	9 ^e <i>idem.</i>	5 00	5 00

⁽¹⁾ Voir ci-dessus, n° 3259.

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Il est créé des types destinés à timbrer les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier sur lesquelles figurent des marques de fabrique ou de commerce.

Ces types, qui sont conformes au modèle annexé au présent décret, portent l'indication des quotités établies par l'article 4 ci-dessus du règlement d'administration publique.

2. L'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre fera déposer aux greffes des cours et tribunaux des empreintes des timbres établis par l'article précédent.

Ce dépôt sera constaté par un procès-verbal dressé sans frais.

3. Le poinçon destiné à être apposé sur les étiquettes ou estampilles en métal, dans les conditions déterminées par l'article 1^{er} de la loi du 26 novembre 1873, affecte la forme ronde; son diamètre est de six millimètres et demi, et il représente une tête d'Amphitrite d'après l'antique. Il porte l'un des chiffres arabes 1 à 9, indiquant le numéro et la classe du tarif correspondant à la taxe à percevoir.

4. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Journal officiel.

Fait à Versailles, le 25 Juin 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3261. — DÉCRET qui modifie la Juridiction civile de divers Territoires en Algérie.

Du 30 Juin 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 2 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'ordonnance du 26 septembre 1842 ⁽¹⁾, sur l'organisation de la justice en Algérie;

Vu les décrets des 7 décembre 1853 ⁽²⁾, 24 juin ⁽³⁾ et 15 novembre 1854 ⁽⁴⁾, qui créent la justice de paix d'Aumale;

Vu le décret des 21 novembre 1860 ⁽⁵⁾ - 15 février 1861, qui crée le tribunal civil de Sétif;

Vu l'arrêté du gouverneur général de l'Algérie, en date du 19 février 1874;

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. La portion occidentale du cercle de Bou-Saada, compre-

⁽¹⁾ IX^e série, Bull. 947, n° 10,260.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 112, n° 965.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 192, n° 1681.

⁽⁴⁾ XI^e série, Bull. 231, n° 2115.

⁽⁵⁾ XI^e série, Bull. 880, n° 8476.

nant la commune mixte de Bou-Saada et le caïdat de Bou-Saada, ainsi que les territoires occupés par les tribus des Beni-Brahim, des Ouled-Amer, des Ouled-Terradj, des Ouled-Aïssa, des Ouled-Ahmed, des Ouled-Khaled, des Ouled-Sidi-Lian, des Ouled-Seliman et d'El-Haoumed, teintée en rose sur le plan ci annexé, est détachée de l'arrondissement de Sétif (département de Constantine) et rattachée, pour l'administration de la justice civile ordinaire, au canton d'Aumale (département et arrondissement d'Alger).

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 30 Juin 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3262. — *DÉCRET* relatif à la publication de la loi du 29 juin 1874, qui fixe l'époque des Élections pour la reconstitution du Conseil général des Bouches-du-Rhône.

Du 1^{er} Juillet 1874.

(Promulgué au *Journal officiel* du 2 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 29 juin 1874, qui fixe l'époque des élections pour la reconstitution du conseil général des Bouches-du-Rhône, dissous par décret du 24 mai dernier;

Vu les ordonnances des 27 novembre 1816 ⁽¹⁾ et 18 janvier 1817 ⁽²⁾;

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La publication de la loi du 29 juin 1874, qui fixe l'époque des élections pour la reconstitution du conseil général des Bouches-du-Rhône, dissous par décret du 24 mai dernier, sera faite conformément aux ordonnances des 27 novembre 1816 et 18 janvier 1817.

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 1^{er} Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

⁽¹⁾ VII^e série, Bull. 124, n° 1347.

⁽²⁾ VII^e série, Bull. 134, n° 16221.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3263. — DÉCRET qui autorise la fondation, à Reims, d'un *Etablissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres*.

Du 9 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la demande de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern, tendant à obtenir :

1° La reconnaissance légale de l'établissement de sœurs de son ordre existant à Reims;

2° L'autorisation d'acquérir et de vendre divers immeubles situés dans cette ville;

Vu les pièces produites en exécution des ordonnances des 2 avril 1817⁽¹⁾ et 14 janvier 1831⁽²⁾;

Vu la loi du 24 mai 1825;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La congrégation hospitalière des Petites-Sœurs-des-Pauvres, existant primitivement à Rennes et actuellement à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), en vertu de deux décrets des 9 janvier 1856⁽³⁾ et 21 avril 1869⁽⁴⁾, est autorisée à fonder à Reims (Marne) un établissement de sœurs de son ordre, à la charge, par les membres de cet établissement, de se conformer exactement aux statuts adoptés par la maison mère et approuvés par ordonnance du 8 juin 1828⁽⁵⁾.

2. La supérieure générale de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), est autorisée, au nom de cette congrégation :

1° A acquérir des sieur et dame *Assy*, moyennant le prix de quarante-trois mille francs (43,000^f), égal au montant de l'estimation, et aux clauses et conditions d'un acte notarié du 30 décembre 1868, une maison sise à Reims (Marne), rue Neuve, n° 93, et actuellement occupée par l'établissement des sœurs de cet ordre reconnu par l'article 1^{er} du présent décret;

2° A vendre cet immeuble aux enchères publiques, sur la mise à prix de quarante-trois mille francs (43,000^f);

3° A acquérir de la famille *Lhotelain*, moyennant le prix de quarante mille francs (40,000^f), égal au montant de l'estimation, et aux clauses et conditions énoncées dans un acte notarié des 16 et 30 avril

⁽¹⁾ VII^e série, Bull. 151, n° 1995.

⁽²⁾ IX^e série, 2^e partie, Bull. 39, n° 971.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 355, n° 3293.

⁽⁴⁾ XI^e série, Bull. 1723, n° 17,006.

⁽⁵⁾ VIII^e série, Bull. 236, n° 8607.

1872, une parcelle de terrain sise à Reims (extra-muros), contenant trois hectares vingt-neuf ares vingt centiares (3^h 29^a 20^c) et sur laquelle doivent être édifiées des constructions pour le transfert dudit établissement.

Le prix de cette dernière acquisition sera payé, jusqu'à due concurrence, au moyen du produit de la vente de la maison de la rue Neuve.

3. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 9 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3264. — *DÉCRET qui fixe les Centimes extraordinaires à percevoir par voie d'addition au principal de l'impôt arabe, pour les Dépenses relatives à la constitution et à la constatation de la Propriété individuelle indigène en Algérie.*

Du 13 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'article 24 de la loi du 26 juillet 1873, qui met à la charge du budget des centimes additionnels des tribus les dépenses de toute nature nécessitées par la constitution et la constatation de la propriété individuelle indigène en Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les dépenses résultant de l'exécution de la loi du 26 juillet 1873 seront couvertes par des centimes extraordinaires perçus par voie d'addition au principal de l'impôt arabe et indépendants des centimes additionnels ordinaires déjà établis.

2. Ces nouveaux centimes seront fixés ainsi qu'il suit pour toutes les populations inscrites au rôle de l'impôt arabe, savoir :

1° Pour les populations des douars constitués en communes subdivisionnaires et en communes indigènes assujetties aux impôts achour, zekkat et kohor, ainsi que pour les populations des douars et fractions de douar compris dans les communes mixtes et de plein exercice, et qui restent soumis auxdits impôts, à deux centimes par franc;

2° Pour les populations soumises à l'impôt lezma, quel que soit le

régime communal auquel elles appartiennent, à dix centimes par franc, qui seront calculés sur le montant total des taxes de lezma actuellement fixées pour lesdites populations.

3. En regard de ces recettes spéciales, il sera établi, dans chaque budget des communes subdivisionnaires indigènes, mixtes, de plein exercice, un compte des dépenses corrélatives destiné à permettre le reversement au trésor de toutes les sommes réalisées au titre particulier ci-dessus.

Un compte courant sera établi au trésor pour le service spécial des recettes et des dépenses relatives aux opérations de la constitution de la propriété.

Les excédants de recettes à la fin d'une année seront reportés, de plein droit, à l'exercice suivant et viendront en atténuation des charges nouvelles de l'exercice subséquent.

4. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Journal officiel.

Fait à Versailles, le 13 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3265. — DÉCRET pour l'exécution de la Convention de poste conclue, le 28 avril 1874, entre la France et les États-Unis de l'Amérique du Nord.

Du 13 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la convention de poste conclue entre la France et les États-Unis de l'Amérique du Nord, le 28 avril 1874;

Vu la loi du 14 floréal an x (4 mai 1802);

Sur le rapport de notre ministre des finances,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Les taxes ou droits à percevoir par l'administration des postes de France pour l'affranchissement des lettres ordinaires, des lettres chargées, des échantillons de marchandises et des journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés ou reliés, brochures, papiers de musique, gravures, lithographies, photographies, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés, litho-

graphiés ou autographiés, qui seront expédiés de la France et de l'Algérie à destination des États-Unis ou de leurs territoires et des pays auxquels les États-Unis servent d'intermédiaire, tant au moyen des paquebots-poste français et étrangers faisant un service régulier entre la France et les États-Unis que par la voie d'Angleterre et des paquebots affectés au transport des dépêches entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, seront payés par les envoyeurs, conformément au tarif ci-après :

DÉSIGNATION des correspondances.	NATURE des correspondances.	CONDITIONS de l'affran- chissement.	LIMITE de l'affran- chissement.	TAXES OU DROITS à percevoir pour chaque objet portant une adresse particulière.
États-Unis et leurs terri- toires.....	Lettres ordinaires.	Facultatif..	Destination.	50 cent. par 10 gr. ou fraction de 10 gr.
	Lettres chargées.	Obligatoire.	Destination.	Droit fixe de 50 cent. en sus de la taxe ap- plicable à une lettre ordinaire affranchie du même poids.
	Échantillons et im- primés de toute nature.....	Obligatoire.	Destination.	15 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.
Brésil, Canada, Ile du Prince - Édouard, Nou- velle - Galles du Sud, Nouvelle-Zélande.....	Lettres ordinaires.	Obligatoire.	Destination.	1 fr. par 10 grammes ou fraction de 10 gr.
	Lettres chargées.	Obligatoire.	Destination.	2 fr. par 10 gr. ou fraction de 10 gr.
	Échantillons.....	Obligatoire.	Port de dé- barque - ment.	35 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.
Chine, Cuba, États-Unis de l'Amérique du Centre, Grenade, Guyane an- glaise, Iles Sandwich, Japon, Mexique, Nou- velle - Grenade, Sainte- Lucie, Saint - Thomas, Saint-Vincent, Trinité, Venezuela.....	Imprimés de toute nature.....	Obligatoire.	Port de dé- barque - ment.	25 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.
	Lettres ordinaires.	Obligatoire.	Port de dé- barque - ment.	1 franc par 10 gr. ou fraction de 10 gr.
	Échantillons.....	Obligatoire.	Port de dé- barque - ment.	35 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.
	Imprimés de toute nature.....	Obligatoire.	Port de dé- barque - ment.	25 cent. par 40 gr. ou fraction de 40 gr.

2. Les taxes à percevoir en vertu de l'article précédent pourront être acquittées au moyen des timbres d'affranchissement que l'administration des postes est autorisée à faire vendre.

Lorsque les timbres-poste apposés sur une lettre à destination des États-Unis ou de leurs territoires représenteront une somme inférieure à celle due pour l'affranchissement, le destinataire payera une taxe égale à la différence existant entre la valeur desdits timbres et le port dû pour une lettre non affranchie du même poids. Toutefois, lorsque la somme représentée par les timbres d'affranchissement présentera une fraction de demi-décime, il ne sera pas tenu compte de cette fraction.

3. Les taxes ou droits à percevoir par l'administration des postes de France, tant pour les lettres non affranchies qui seront expédiées des États-Unis ou de leurs territoires, à destination de la France et de l'Algérie, que pour les lettres, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature non affranchis qui seront expédiés des pays auxquels les États-Unis servent d'intermédiaire, à destination de la France et de l'Algérie, seront payés par les destinataires, conformément au tableau ci-après :

ORIGINE des correspondances.	NATURE des correspondances.	TAXES OU DROITS à payer par les destinataires pour chaque objet portant une adresse particulière.
États-Unis et leurs territoires....	Lettres ordinaires non affranchies.....	Droit fixe de 25 cent. en sus de la taxe de 50 cent. par 10 grammes ou fraction de 10 grammes.
	Lettres insuffisamment affranchies au moyen de timbres-poste américains.....	La même taxe et le même droit que pour les lettres non affranchies, sauf déduction du prix des timbres-poste et en élevant au demi-décime toute fraction de demi-décime résultant de cette réduction.
Brésil, Canada, Chine, Cuba, États-Unis de l'Amérique du Centre, la Grenade, Guyane anglaise, île du Prince-Edouard, îles Sandwich, Jamaïque, Japon, Mexique, Nouvelle-Grenade, Nouvelle-Galles du Sud, Nouvelle-Zélande, Sainte-Lucie, Saint-Thomas, Saint-Vincent, Trinité, Venezuela.....	Lettres ordinaires....	1 fr. 20 cent. par 10 gr. ou fraction de 10 grammes.
	Echantillons de marchandises.....	40 cent. par 40 grammes ou fraction de 40 grammes.
	Imprimés de toute nature.....	25 cent. par 40 grammes ou fraction de 40 grammes.

4. Les échantillons de marchandises ne seront admis à jouir des modérations de taxes qui leur sont accordées par les articles 1 et 3 précédents qu'autant qu'ils n'auront aucune valeur vénale, qu'ils seront affranchis jusqu'aux limites respectivement fixées par lesdits articles, qu'ils seront placés sous bandes ou de manière à ne laisser aucun doute sur leur nature, et qu'ils ne porteront d'autre écriture à la main que l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix.

Pour jouir des modérations de port qui leur sont accordées par les mêmes articles, les imprimés devront être mis sous bandes et ne porter aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main, si ce n'est l'adresse du destinataire, la signature de l'envoyeur et la date.

Ceux des objets désignés dans le présent article qui ne rempliront pas les conditions ci-dessus fixées ou qui n'auront pas été affranchis jusqu'à la limite fixée seront considérés comme lettres et taxés en conséquence.

5. Les journaux et autres imprimés ne seront reçus ou distribués par les bureaux dépendant de l'administration des postes de France qu'autant qu'il aura été satisfait, à leur égard, aux lois, décrets, ordonnances ou arrêtés qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation en France.

6. Il ne sera admis à destination des pays désignés dans l'article 1^{er} du présent décret aucun paquet ou lettre qui contiendrait soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux ou effets précieux, soit enfin tout autre objet passible de droits de douane.

7. Les lettres chargées expédiées de la France et de l'Algérie, en vertu de l'article 1^{er} du présent décret, ne pourront être admises que sous enveloppes et fermées au moins de deux cachets en cire fine. Ces cachets devront porter une empreinte uniforme reproduisant un signe particulier à l'expéditeur, et être placés de manière à retenir tous les plis de l'enveloppe.

8. Les dispositions du présent décret seront exécutoires à partir du 1^{er} août 1874.

9. Toutes dispositions antérieures contraires sont et demeurent abrogées.

10. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 13 Juillet 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3266.—*DÉCRET qui modifie les décrets des 16 octobre 1871 et 10 octobre 1872, relatifs aux concessions de terres en Algérie.*

Du 15 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le titre II du décret du 16 octobre 1871⁽¹⁾ et le décret du 10 octobre 1872⁽²⁾, relatifs aux concessions de terre en Algérie;

Considérant que certaines dispositions de ces décrets ont créé, pour l'installation des colons sur les terres domaniales des difficultés que l'expérience a révélées et qu'il y a lieu de modifier ces dispositions de manière à satisfaire les intérêts des concessionnaires et à sauvegarder en même temps ceux du peuplement et de la colonisation;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le titre II du décret du 16 octobre 1871 et le décret du

⁽¹⁾ Bull. 69, n° 611.

⁽²⁾ Bull. 110, n° 1483.

10 octobre 1872 sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes.

2. Le gouverneur général est autorisé à consentir, sous promesse de propriété définitive, des locations de terres domaniales d'une durée de cinq années en faveur de tous Français d'origine européenne ou naturalisés qui justifieront de la possession de ressources suffisantes pour vivre pendant une année.

A titre de récompense exceptionnelle, la même faveur pourra être accordée, le conseil de gouvernement entendu, à tous indigènes non naturalisés qui auront rendu des services signalés à la France, en servant dans les corps constitués de l'armée de terre et de mer.

La liste des concessionnaires de cette dernière catégorie sera publiée trimestriellement.

3. La location est faite à condition de résidence personnelle sur la terre louée pendant toute la durée du bail.

4. Le locataire payera annuellement et d'avance à la caisse du receveur de la situation des biens la somme de un franc, quelle que soit l'étendue de son lot.

5. La contenance de chaque lot est proportionnée à la composition de la famille, à raison de dix hectares au plus et de trois hectares au moins par tête, hommes, femmes, enfants (les gens à gages ne comptant pas).

Les célibataires pourront être admis aux concessions; ils ne jouiront sur leur lot que d'une superficie maximum de dix hectares.

Le complément leur sera remis après seulement qu'ils auront contracté mariage, et, jusque-là, il restera entre les mains de la commune, qui en aura la jouissance provisoire.

Après le délai de cinq ans, si le concessionnaire n'est pas marié, l'État pourra disposer du complément réservé, soit au profit de la commune, soit au profit d'un particulier.

L'étendue d'une concession ne pourra être moindre de vingt hectares ni excéder cinquante hectares, si l'attribution est comprise sur le territoire d'un centre de population; elle pourra atteindre cent hectares, s'il s'agit de lots de fermes isolées.

6. A l'expiration de la cinquième année, le bail sera converti en titre définitif de propriété, sous la simple réserve de ne point vendre, pendant une nouvelle période de cinq ans, à tous indigènes non naturalisés.

En cas de contravention à la défense qui précède, la concession sera résolue de plein droit au profit de l'État.

Ce titre de propriété, établi par le service des domaines, est enregistré gratis et transcrit sans autres frais que le salaire du conservateur, le tout à la diligence du service des domaines et aux frais du titulaire.

7. A l'expiration de la troisième année, si la condition de résidence a été remplie, le locataire pourra céder le droit au bail à tout autre individu remplissant les conditions prévues par le paragraphe 1^{er} de l'article 2 pour obtenir lui-même une concession; et

cela avec clauses et conditions convenues entre eux. La même faculté est accordée aux différents cessionnaires du bail qui viendraient à se succéder dans le cours des deux dernières années.

A chaque cession, le contrat de substitution devra être notifié en due forme au receveur des domaines de la situation des biens.

Le titre définitif de propriété est délivré en fin de bail au dernier cessionnaire occupant.

8. Le bail est résilié de plein droit si, passé un délai de six mois à partir du jour de sa notification, le titulaire ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article 3.

En ce cas, l'État reprend purement et simplement possession de la terre louée.

Néanmoins, si le locataire a fait sur l'immeuble des améliorations utiles et permanentes, il sera procédé publiquement, par voie administrative, à l'adjudication du droit au bail.

Cette adjudication pourra être tranchée en faveur de tous enchérisseurs et à l'exclusion des indigènes non naturalisés.

Le prix d'adjudication, déduction faite des frais et compensation faite des dommages, s'il y a lieu, appartiendra au locataire déchu ou à ses ayants cause.

S'il ne se présente aucun adjudicataire, l'immeuble fait définitivement retour à l'État, franc et quitte de toute charge.

La déchéance est prononcée par le préfet du département ou le général commandant la division, suivant le territoire, le conseil de préfecture entendu, trois mois après la mise en demeure adressée au locataire, laquelle vaudra citation d'avoir à fournir, dans ledit délai, ses explications au conseil.

9. Les colons déjà installés en vertu du titre II du décret du 16 octobre 1871, et dont la durée des baux est de neuf années, jouiront de plein droit du bénéfice des modifications apportées par le présent décret aux prescriptions de ce titre.

10. Pendant cinq ans, le concessionnaire devenu propriétaire sera affranchi de tous impôts qui, devant être perçus au profit de l'État, pourraient être établis sur la propriété immobilière en Algérie.

11. Les sociétés qui s'engageraient à construire et à peupler, dans un but d'industrie ou de colonisation, un ou plusieurs villages, pourront recevoir des concessions de terres aux conditions fixées par le présent décret, mais à charge par elles d'en consentir la rétrocession au profit de familles d'ouvriers ou de cultivateurs d'origine française. Les rétrocessions s'effectueront dans les délais qui seront stipulés par l'administration, de concert avec les sociétés.

12. Les terres qui ne se prêtent pas à la création de villages et qui sont alloties sous la dénomination de *fermes isolées*, d'une contenance variant entre les limites extrêmes de cinquante à cent hectares, pourront être vendues aux enchères publiques, dont les indigènes non naturalisés seront exclus.

L'acquéreur ne pourra revendre sa terre avant dix années à des indigènes non naturalisés.

En cas de contravention à la défense qui précède, la concession sera résolue de plein droit au profit de l'État.

13. Tout locataire établi dans les conditions du présent décret est autorisé à transférer, à titre de garantie des prêts qui lui seraient consentis, soit pour édifier ses bâtiments d'habitation ou d'exploitation, soit pour se procurer le cheptel et les semences nécessaires, le droit qui lui est attribué par l'article 7 dudit décret de céder son bail. Toutefois, et bien que ce droit en question ne s'ouvre pour le locataire qu'à l'expiration de la troisième année de résidence, le transfert dont il s'agit pourra en être fait dès l'expiration de la seconde année de résidence seulement.

Le transfert devra être accepté par le préfet du département ou le général commandant la division, selon le territoire, et mentionné sur chacun des deux exemplaires du bail lui-même, à peine de nullité.

L'acte en vertu duquel il sera consenti sera enregistré au droit fixe de un franc cinquante centimes et transcrit sans autres frais que le salaire du conservateur et les droits de timbre.

14. A défaut de paiement dans les termes convenus et un mois après un commandement resté sans effet, le créancier bénéficiaire du transfert aura le droit, soit de requérir de l'administration la vente par adjudication publique du droit au bail, sur une mise à prix correspondant au montant de sa créance en capital, intérêts et frais, soit de céder le bail à un tiers réunissant les conditions requises par le paragraphe 1^{er} de l'article 2, et de se rembourser sur le prix jusqu'à due concurrence. Dans ce cas, il notifiera l'acte de cession au locataire, qui, dans les huit jours, pourra, conformément à l'article 8 du présent décret, requérir qu'il soit procédé, aux enchères publiques, à l'adjudication du droit au bail, sur la mise à prix déterminée par le contrat de cession. S'il ne survient pas d'enchères, la cession demeurera définitive.

Au cas d'adjudication directement requise, s'il ne survient pas d'enchères, le créancier aura le choix ou d'abaisser la mise à prix, ou de traiter de gré à gré avec un tiers réunissant les conditions exigées, ou de requérir l'attribution définitive des constructions et bâtiments d'exploitation, ainsi que le sol sur lequel ils seront établis, le surplus faisant retour au domaine de l'État.

15. En cas de déchéance du locataire ou de ses ayants cause, le droit du créancier de transférer le bail peut être exercé immédiatement, sauf l'application, s'il y a lieu, de l'article 8.

16. Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 15 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3267. — *DÉCRET qui nomme M. le Général Baron de Chabaud La Tour*
Ministre de l'Intérieur.

Du 20 Juillet 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 21 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. M. le général baron *de Chabaud La Tour*, vice-président
de l'Assemblée nationale, est nommé ministre de l'intérieur.

2. Le vice-président du Conseil des ministres est chargé de l'exé-
cution du présent décret.

Fait à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Signé M^d DE MAG MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^d E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3268. — *DÉCRET qui nomme M. Mathieu-Bodet Ministre des Finances.*

Du 20 Juillet 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 21 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. M. *Mathieu-Bodet*, membre de l'Assemblée nationale, est
nommé ministre des finances.

2. Le vice-président du Conseil des ministres est chargé de l'exé-
cution du présent décret.

Fait à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Signé M^d DE MAG MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^d E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3269. — *DÉCRET qui convoque les Électeurs du Département du Calvados,
à l'effet d'élire un Député à l'Assemblée nationale.*

Du 22 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 15 mars 1849, les décrets organique et réglementaire du 2 février 1852 ⁽¹⁾, les lois des 10 avril et 2 mai 1871, et celle du 18 février 1873;

Vu le décret du Gouvernement de la défense nationale, en date du 29 janvier 1871 ⁽²⁾, et le décret du Président de la République, en date du 1 avril 1873 ⁽³⁾, portant convocation de divers collèges électoraux;

Attendu le décès de M. Paris, membre de l'Assemblée nationale pour le département du Calvados,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les électeurs du département du Calvados sont convoqués pour le dimanche 16 août prochain, à l'effet de pourvoir au siège de député à l'Assemblée nationale vacante dans ce département.

2. Les opérations électorales auront lieu suivant les formes déterminées par le décret du 2 avril 1873 ci-dessus visé.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 22 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3170. — DÉCRET qui modifie le Tarif des Droits de voirie à percevoir dans la ville de Paris.

Du 28 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu le mémoire présenté par le préfet de la Seine au conseil municipal de Paris;

Vu les délibérations dudit conseil, en date des 27 et 30 décembre 1872, et les autres pièces de l'affaire;

Vu le décret du 27 octobre 1868 et l'ordonnance royale du 24 décembre 1863 ⁽⁴⁾;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. À partir de la publication du présent décret, les droits de voirie dans la ville de Paris, pour délivrances d'alignements, permissions de construire ou de réparer et autres permis de toute espèce qui se requièrent en grande ou en petite voirie, seront perçus conformément aux tarifs ci-après :

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 488, n° 3636 et 3637.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 41, n° 274.

⁽³⁾ 11^{re} série, Bull. 124, n° 1887.

⁽⁴⁾ 11^{re} série, Bull. 651, n° 16,260.

DÉNOMINATIONS.

SECTION I^{re}.
TRAVAUX NEUFS.

Construction :

- 1^{re} D'un bâtiment
2^{re} D'un mur de clôture ou d'une grille.....

- 3^{re} D'une clôture en planches, en treillage ou toute autre clôture légère.....

Baie.....

Balcon (grand) dépassant 0^m,21 de saillie.....

Balcon (petit) ne dépassant pas 0^m,21 de saillie.....

Barre d'appui. — Garde-fou.....

Barrière provisoire.....

SECTION II.

TRAVAUX MODIFIANT DES CONSTRUCTIONS EXISTANTES.

Surélévation d'un bâtiment.....

Surélévation d'un mur de clôture.....

Chaperon.....

Conversion d'un mur de clôture en mur de face d'un bâtiment.....

Ravalement entier.....

Ravalement partiel.....

Baie ouverte après coup ou agrandie :

- 1^{re} Dans un bâtiment, au rez-de-chaussée, de 2 mètres et plus.....

- 2^{re} Dans un bâtiment, au rez-de-chaussée, de 0^m,80 à 2 mètres.....

- 3^{re} Dans un bâtiment, au-dessus du rez-de-chaussée, de 0^m,80 et au-dessus.....

- 4^{re} Dans un mur de clôture : baie de porte charretière ou cochère.....

Dans un mur de clôture : baie de porte bâtarde.....

Baie de moins de 0^m,80 dans sa plus grande dimension.....

Poitrail ou toute fermeture de baie de 2 mètres et au-dessus (soit en bâtiment, soit en mur de clôture).....

Linteau ou toute fermeture de baie, plate-bande, arc en pierre, etc., de 0^m,80 à 2 mètres (soit en bâtiment, soit en mur de clôture).....

Pied-droit. — Dossieret, soit en bâtiment, soit en mur de clôture, à rez-de-chaussée :

Pour baie de 2 mètres et au-dessus.....

Pour baie de moins de 2 mètres.....

Reprise dans la façade d'un bâtiment. — Trumeau construit au rez-de-chaussée. — Bouchement de baie.....

Point d'appui intermédiaire au rez-de-chaussée. — Pile. — Colonne. — Poteau. — Jambe étrière.....

Échafaud.....

Entablement. — Corniche. — Réfection entière.....

Entablement. — Corniche. — Réfection partielle.....

Étais.....

de voirie.

DROIT au mètre linéaire.	DROIT au mètre superficiel.	OBSERVATIONS.
1 ^{er} 00	1 ^{er} 00	Mesuré sur la longueur totale du rez-de-chaussée.
1 00	"	Mesuré sur le produit de la hauteur moyenne de la face par la longueur totale.
1 50	"	La taxe à percevoir au mètre superficiel pour la construction des bâtiments est réduite de moitié pour les façades ou portions de façades construites en moellons ou en pans de bois avec enduit au plâtre, sous la réserve du droit de l'administration de refuser l'autorisation de construire des façades de cette nature qui présenteraient des dangers au point de vue des incendies ou de la sécurité publique.
2 50	"	Il est expliqué qu'il ne s'agit ici que des clôtures à demeure fixe et non des clôtures dites provisoires servant à entourer momentanément une fouille, un atelier de construction, etc.
3 00	"	Dans n'importe quelle partie d'un mur ou d'un bâtiment neuf ou surélevé et quelles que soient ses dimensions, aussi bien dans les étages d'attique ou en retraite qui se trouvent dans un plan vertical au-dessus de l'entablement que dans les étages situés au-dessous de l'entablement.
3 00	"	Mesuré sur la longueur du balcon, non compris les retours.
3 00	"	Il s'agit ici des barres d'appui placées au droit des croisées avec une très-faible saillie et complétées ensuite par un ouvrage en fonte ou en fer qui garnit le vide dans la partie inférieure.
3 50	"	Mesurée, non pas en raison du développement linéaire de la barrière, mais en raison de la longueur de face du terrain clos.
4 00	0 50 (par trimestre).	Ce droit s'applique à la superficie du sol de la voie publique temporairement occupé. Il est valable pour un trimestre et renouvelable; le trimestre, considéré comme unité, toujours exigible.
4 00	1 00	Mesuré sur le produit de la surélévation par la longueur totale de la partie surélevée.
4 00	"	Le dérasement d'un mur pour la conversion en mur bahut, orné d'une grille, donne lieu à la perception du droit complet d'alignement.
4 00	"	Voir Construction d'un bâtiment neuf, sauf la déduction du droit d'alignement déjà perçu.
4 00	"	Non compris le droit d'échafaud.
4 00	"	Ne sera considéré comme partie de ravalement donnant lieu à la taxe que celle qui atteindra 1 mètre superficiel.
4 00	"	Droit de poitrail non compris.
4 00	"	Droit de linteau ou fermeture non compris.
4 00	"	Idem.
4 00	"	Au rez-de-chaussée, ne sont pas considérés comme baies les soupiraux de caves, ni les ouvertures pratiquées dans les devantures ou remplissages en menuiserie. Toutefois, les soupiraux servant à l'éclairage des sous-sols destinés à l'habitation, au commerce ou à l'industrie seront taxés comme baies de rez-de-chaussée.
4 00	"	Compris le droit de linteau ou fermeture.
4 00	"	Dans les murs de clôture, les poteaux en bois sont considérés comme dossierets.
4 00	"	Ces droits ne seront dus que pour le cas où les pieds-droits ou dossierets seront véritablement construits dans une largeur excédant 16 centimètres. Lorsque le constructeur, après avoir ouvert une baie, ne fera pas autre chose que d'en dresser les tableaux et de créer, par conséquent, des dossierets dans la maçonnerie ancienne, sans rien y ajouter, la taxe ne sera pas appliquée.
4 00	3 00	Mesuré sur la superficie de l'ouvrage effectué.
4 00	"	Pour chaque objet.
4 00	"	Mesuré sur la longueur de face de la partie du bâtiment échafaudée. Les échafauds volants ne sont pas taxés. Ne sont pas taxés non plus les échafauds placés à l'intérieur d'une barrière provisoire.
4 00	"	Ces droits ne comprennent pas celui qui sera dû pour l'échafaud.
4 00	"	Comptés pour chaque groupe d'étais, par chaque chevalement, par chaque ensemble de contre-fixes réunies par des moises.

DÉNOMINATIONS.

SECTION I^{re}.

SAILLIES CONSIDÉRÉES COMME FIXES.

Appui de croisée. — Tablettes, le plus ordinairement en bois, posées au-dessus du soubassement d'une baie et ne dépassant pas 0^m,16 de saillie.....
 Barreaux ou grille. — Au droit d'une croisée.....
 Chardon ou herse.....
 Tuyau de descente.....
 Croisée en saillie. — Volet. — Persienne.....
 Jalousie en saillie.....
 Moulures en menuiserie formant cadres et chambrantes.....

SECTION II.

SAILLIES CONSIDÉRÉES COMME MOBILES.

Abat-jour. — Appareil placé au devant d'une baie pour modifier l'introduction de la lumière.....
 Réflecteur. — Appareil disposé au-dessus des baies pour y faire affluer plus de lumière..
 Baldaquin. — Marquise. — Transparent.....
 Banne.....

Store en élévation, posé au droit d'une seule croisée et se développant en saillie.....
 Borne.....
 Grande marquise ayant plus de 0^m,80 de saillie.....

Devanture de boutique. — Distinction faite du seuil.....
 Socle ou seuil. — Parpaing recevant une devanture.....
 Tableau d'enseigne de boutique sous corniche en bois ou en pierre.....
 Devanture en réparation. — Toute réparation ou renouvellement de châssis, porte, tableau, caisson ou soubassement.....
 Parquet de décoration. — Lambris appliqués sur les murs en élévation.....

Étalage.....
 Montre ou vitrine.....
 Enseigne. — Tableau-enseigne. — Attribut. — Écusson.....
 Enseignes découpées. — Lettres appliquées sur les balcons.....
 Grand tableau. — Frises courantes portant enseigne.....
 Pilastres, caissons isolés (en menuiserie).....
 Lanterne.....

Rampe et appareil d'illumination formant une saillie spéciale, composés de tubes droits ou recourbés et sur lesquels sont greffés de petits brûleurs avec ou sans globe.....

Échoppe. — Construction mobile, non scellée, posée sur le sol de la voie publique.....

DRONT au mètre superficiel.	OBSERVATIONS.
	Un volet fermant une baie tout entière doit la totalité du droit; deux volets réunis pour clore une même baie, formant une paire, ne payeront qu'un seul droit.
12 00	Sont considérées comme bannes et taxées comme telles les stores qui embrassent plusieurs croisées ou qui s'étendent devant les larges baies ouvertes le plus souvent dans la hauteur des entre-sois.
15 00	Mesurée sur la projection horizontale. Ne sont pas considérées comme grandes marquises les grandes tentures en saillie disposées exceptionnellement, les jours de fête, devant les boutiques et portes cochères.
18 00	Mesurés entre les deux points extrêmes de la saillie.
21 00	Ces lambris sont appliqués le plus souvent au-dessus des devantures de boutique, et leur saillie est limitée, par les termes de l'ordonnance royale de 1823, à l'épaisseur du bois, et par l'usage, à 6 centimètres.
24 00	Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que des étalages placés sur le mur bordant la voie publique et ne dépassant pas 16 centimètres de saillie.
27 00	Comptées pour une enseigne complète, quel que soit le nombre de mots.
30 00	Sera considérée comme lanterne isolée chaque appareil soit directement sur le nu d'un mur ou d'une devanture, soit sur une tringle courante, et consistant en support, conduite ou triangle, avec globe, verre ou réflecteur.
33 00	Mesurés sur la projection horizontale. Les rampes posées sur des objets en saillie, corniches, moulures, etc., et ne formant point par elles-mêmes une saillie spéciale, ne devront aucun droit. Les appareils formant une enseigne, un attribut, un chiffre, etc., seront considérés comme des enseignes, des attributs, etc., et taxés comme tels.
36 00	Droit proportionnel à la surface occupée et à la valeur du terrain. La valeur du terrain est délibérée par le conseil municipal.

2. Le décret du 27 octobre 1808 et les tarifs qui y sont annexés sont rapportés en ce qu'ils ont de contraire au présent décret.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 28 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

N° 3271. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) qui crée à Mauguio (Hérault) un commissariat spécial de police. (*Paris, 2 Mai 1874.*)

N° 3272. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire de police de Dieulefit (Drôme) est étendue sur les communes de Comps, Poët-Laval et Teyssières. (*Paris, 2 Mai 1874.*)



Certifié conforme :

Versailles, le 3^e Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 217.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3273. — *LOI relative à l'amélioration des défenses des Frontières de l'Est.*

Du 17 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 25 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Il sera construit de nouveaux ouvrages autour des places de Verdun, Toul, à Épinal, dans la vallée de la haute Moselle, autour de Belfort, de Besançon, à Dijon, Chagny, Reims, Épernay, Nogent-sur-Seine, autour de Langres, de Lyon, de Grenoble, dans la vallée de l'Isère, à Albertville et à Chamousset, autour de Briançon, sur les emplacements indiqués par la commission de défense.

Ces travaux sont déclarés d'utilité publique et d'urgence.

2. Sur le montant total de l'estimation de ces ouvrages, s'élevant à quatre-vingt-huit millions cinq cent mille francs (88,500,000^f), il sera affecté à leur établissement, en 1874, un premier à-compte de vingt-neuf millions (29,000,000^f) à prélever sur les crédits ouverts au département de la guerre, au titre du compte de liquidation.

Les crédits ou portions de crédits qui n'auront pu être employés dans l'exercice seront reportés sur l'exercice suivant.

3. Ces ouvrages de fortifications seront classés dans la première série des places de guerre.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 17 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

XII^e Série.

AVIS DE LA COMMISSION DE DÉFENSE.

(Art. 1^{er} de la loi du 10 juillet 1854.)

La commission de défense, dont l'avis, aux termes de l'article 1^{er} de la loi 10 juillet 1851, doit être annexé aux projets de loi portant création de nouvelles fortifications, a été consultée sur les travaux à entreprendre en 1874 pour mettre les défenses des places de la frontière de l'Est à la hauteur des progrès de l'artillerie et tenir compte des enseignements de la dernière guerre.

Les propositions émises à ce sujet par la commission, dans ses différentes séances, peuvent se résumer de la manière suivante :

1^{re} FRONTIÈRE DU NORD-EST.

1^{er} *Verdun*. Occuper les hauteurs de la rive droite de la Meuse, et notamment la position de Bois-Bûlé, entre la route et le chemin de fer d'Étain.

2^o *Toul*. Occuper les positions du mont Saint-Michel, de Villey-le-Sec, de Dongemartin et d'Écrouves.

3^o *Belfort*. Étendre, du côté du ballon d'Alsace, les défenses avancées de la position de Belfort ;

Restaurer les ouvrages des Hautes et Basses-Perches et de Bellevue ;

Occuper les positions du mont Salbert, du mont Vaudois, de Roppe et de Vézelois ;

Occuper la hauteur du mont Bard ;

S'établir sur les positions du Pont-de-Roide et de Blamont.

Le comité a également reconnu la nécessité d'occuper la position d'Épinal et de défendre l'accès des trois routes principales conduisant, par Saint-Loup, Luxeuil et Lure, de la haute Moselle dans la Franche-Comté.

4^o *Langres*. L'organisation de la position de Langres comporterait :

1^o La création de trois forts à Dampierre, Beauchemin et au Cognelot ;

2^o L'achèvement des ouvrages de la Bonnelle, de Peigné et de Buzon, et la construction de batteries sur les positions de Saint-Menge et de la Pointe-de-Diamant.

5^o *Besançon*. La reconstitution des défenses de Besançon comprendrait l'occupation des positions de Fontain, de Montfaucon et de Tellenay-Châtillon.

2^{re} FRONTIÈRE DU SUD-EST.

1^{er} *Lyon*. Occuper les positions du mont Verdun, de Vancia, de Bron et de Feyzin.

2^o *Grenoble*. Couronner par des ouvrages les hauteurs du mont Eynard et de Quatre-Seigneurs, et construire les batteries du Mûrier, de Bourcet et de Montavie, compléter la défense de la vallée de l'Isère par l'occupation des positions de Chamousset et d'Albertville.

3^o *Briançon*. Construire des ouvrages sur les positions de l'Infernet, du Condraz et sur celle de la Croix-de-Bretagne.

Pour le Président de la commission de défense :

Le Maréchal de France,

Signé M^{le} CANROBERT.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 17 juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET,

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÈUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3274. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire de 20,000 francs, en addition au chapitre III du Budget des dépenses ordinaires du Gouvernement général de l'Algérie, et annule une somme pareille au chapitre IX du même Budget.*

Du 18 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 29 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, en addition au chapitre III (*Publications, expositions, secours et récompenses*) du budget des dépenses ordinaires du gouvernement général civil de l'Algérie, un crédit supplémentaire de vingt mille francs (20,000').

2. Une somme de vingt mille francs (20,000') est annulée sur le crédit ouvert au chapitre IX du même budget (*Services maritime et militaire*).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3275. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances, sur l'exercice 1873, un Crédit applicable aux Dépenses diverses de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre.*

Du 20 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre des finances, sur l'exercice

1873, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 20 décembre 1872 pour le budget général de cet exercice, un crédit montant à la somme de cent quatre-vingt mille francs (180,000') applicable au chapitre LV (*Dépenses diverses de l'enregistrement, des domaines et du timbre*).

2. Il sera pourvu à ce supplément de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, VANDIER, FÉLIX VOISIN,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3276. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances, sur l'exercice 1873, un Crédit applicable aux Intérêts de la dette flottante du Trésor.*

Du 20 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre des finances, sur l'exercice 1873, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 20 décembre 1872 pour le budget ordinaire de cet exercice, un crédit montant à la somme de un million sept cent quarante mille francs (1,740,000'), sur le chapitre suivant :

CAPITAUX REMBOURSABLES À DIVERS TITRES.

CHAP. XII. Intérêts de la dette flottante du trésor..... 1,740,000'

2. Il sera pourvu à ce supplément de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, VANDIER, FÉLIX VOISIN.
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3277. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances des Crédits sur l'exercice 1873.*

Du 20 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre des finances, sur l'exercice 1873, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 20 décembre 1872 pour les dépenses du budget de son département, des crédits montant à la somme de deux millions huit cent trois mille sept cent soixante-quatorze francs vingt-huit centimes (2,803,774^f 28^c), sur les chapitres suivants :

CAPITAUX REMBOURSABLES À DIVERS TITRES.

CHAP. XIII. Intérêts des sommes dues à l'empire d'Allemagne.... 1,145,078^f 44^c

POSTES.

CHAP. LXXVI. Subventions 1,658,695 84

TOTAL..... 2,803,774 28

2. Il sera pourvu à ces suppléments de crédits au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, VANDIER, FÉLIX VOISIN,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3278. — *Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à s'imposer extraordinairement.*

Du 21 Juillet 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé, sur la demande que le conseil général en a faite dans sa session du mois d'août 1872, à s'imposer extraordinairement pendant cinq ans, à partir de 1875, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à diverses dépenses d'intérêt départemental.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 329. — *Loi qui autorise le département de l'Hérault à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 21 Juillet 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de l'Hérault est autorisé, suivant la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser six pour cent (6 p. o/o), une somme de quatre-vingt-dix mille francs (90,000^f), qui sera appliquée au service de l'instruction primaire.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

2. Le département de l'Hérault est également autorisé à s'imposer extraordinairement, par addition au principal des quatre contributions directes, 0 centime 60 en 1875, 1876 et 1877, 1 centime 60 pendant sept ans, à partir de 1878, et 0 centime 60 pendant dix ans, à partir de 1885.

Cette imposition sera appliquée tant à l'amortissement et au paiement des intérêts de l'emprunt à réaliser en exécution de l'article 1^{er} qu'aux dépenses de l'école normale d'institutrices et au service de l'enseignement primaire.

L'imposition ci-dessus autorisée sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances, en vertu de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l. DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3280. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Guerre un Crédit de 900,000 francs sur le chapitre VIII (Transports généraux) du Budget de 1873, et annule une somme égale sur le chapitre V (Gendarmerie) du même Budget.*

Du 22 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 2 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre de la guerre, sur le budget de 1873, au delà des crédits ouverts par la loi du 20 décembre 1872, un crédit de neuf cent mille francs (900,000^f), applicable au service des transports généraux (chapitre VIII).

2. Sur les crédits ouverts au ministre de la guerre par la loi précitée du 20 décembre 1872, un crédit de neuf cent mille francs (900,000^f) est annulé au titre du service de la gendarmerie (chapitre V).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, V^{ice} BLIN DE BOURDON,
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{le} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3281. — *Loi qui autorise le département du Calvados à s'imposer extraordinairement.*

Du 22 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le département du Calvados est autorisé, sur la

demande que le conseil général en a faite dans sa session d'avril 1874, à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1875, deux centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au payement des dépenses nécessitées par la construction des chemins de fer d'intérêt local.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, V^e BLIN DE BOURDON,
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3282. — *Loi qui autorise le département de l'Isère à contracter un Emprunt.*

Du 22 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de l'Isère est autorisé, sur la demande que le conseil général en a faite, le 3 septembre 1872 et le 3 avril 1873, à emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de deux millions de francs (2,000,000'), qui sera affectée aux travaux des chemins vicinaux ordinaires.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

1° Le nom des communes auxquelles le département a entendu se substituer;

2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles dans le montant de l'emprunt;

3° La situation financière des communes.

2. Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt à contracter en vertu de l'article 1^{er} ci-dessus seront imputés tant sur les versements à effectuer par les communes auxquelles le département se sera substitué que sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, V^{te} BLIN DE BOURDON,
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3283. — *Loi qui autorise le département de Tarn-et-Garonne à contracter un Emprunt.*

Du 23 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de Tarn-et-Garonne est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de soixante-dix mille francs (70,000^f), qui sera affectée aux travaux des chemins ordinaires.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

- 1° Le nom des communes auxquelles le département a entendu substituer ;
 - 2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles dans le montant de l'emprunt ;
 - 3° La situation financière des communes.
- 2 Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt autorisé par l'article 1^{er} seront imputés sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3285. — *Loi qui fixe l'époque de la prochaine session ordinaire des Conseils généraux.*

Du 30 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. La prochaine session ordinaire des conseils généraux de département, qui devait s'ouvrir le 17 août, est ajournée jusqu'à ce qu'il ait pu être procédé au renouvellement triennal de ces assemblées sur les listes électorales dressées en exécution de la loi du 7 juillet 1874. Elle s'ouvrira le 19 octobre prochain.

2. Les élections auxquelles il y aurait lieu de procéder pour le remplacement des conseillers généraux ou des conseillers d'arrondissement qui n'appartiennent pas à la série sortante auront lieu en même temps que les élections pour le renouvellement de ladite série.

3. Sont applicables aux élections du conseil d'arrondissement les articles 5 et 12 de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 30 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BURET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, V^{me} BLIN DE BOURDON
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3285. — *Loi sur le Conseil d'État.*

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. La section du contentieux sera présidée par un président de section, qui sera nommé dans les conditions et les formes déterminées par l'article 10 de la loi du 24 mai 1872. Il n'aura la présidence de l'assemblée publique du Conseil d'État au contentieux qu'en l'absence du vice-président.

2. Est supprimé le minimum de vingt-cinq ans d'âge exigé, par l'article 6 de la loi du 24 mai 1872, des auditeurs de deuxième classe pour être admis au concours de la première.

3. Le concours pour l'auditorat de première classe aura lieu dans les formes qui seront déterminées par un règlement que le Conseil d'État sera chargé de faire. Les concurrents subiront deux sortes d'épreuves : des épreuves par écrit, qui seront subies sous la surveillance d'un membre du jury, et des épreuves orales, qui auront lieu en séance publique.

Le jury, après discussion, pourra tenir compte, dans ses appréciations, des titres et des services antérieurs des candidats.

4. Sont abrogées toutes les dispositions des lois antérieures contraires à la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

• Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FRANCISQUE RIVE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3286. — *Loi portant approbation de la Convention de poste conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil.*

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la Convention de poste conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil, et dont une copie authentique demeure annexée à la présente loi ⁽¹⁾.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FRANCISQUE RIVE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

⁽¹⁾ Le texte de cette Convention sera promulgué officiellement après l'échange des ratifications des Puissances contractantes.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3287. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de Bône à Guelma.*

Du 7 Mai 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local allant de Bône à Guelma (département de Constantine) et passant par Duzerville, Barral, Duvivier, Millesimo et Petit;

Vu les délibérations du conseil général de Constantine, des 23 août, 3 septembre 1872 et 26 février 1874;

Vu les délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et Guelma, en date des 1^{er} et 2 mars 1874;

Vu les conventions intervenues, sous les dates des 13 septembre 1872 et 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et la société de construction des Batignolles, représentée par le sieur *Ernest Gouin*, administrateur;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle il a été procédé, les avis de la chambre de commerce de Bône et celui du conseil de préfecture de Constantine;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu les avis du conseil de gouvernement de l'Algérie;

Vu le décret de ce jour, autorisant la promulgation en Algérie de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu le titre IV de l'ordonnance royale du 1^{er} octobre 1844, le titre IV de la loi du 16 juin 1851, les décrets des 11 juin 1858 et 8 septembre 1859, relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique en Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma.

Le département de Constantine est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et du décret, en date de ce jour, qui rend cette loi exécutoire en Algérie, et conformément aux clauses et conditions des conventions passées, le 13 septembre 1872 et le 4 mars 1874, entre le préfet de Constantine, agissant pour le compte du département, et le sieur *Ernest Gouin*, administrateur de la société de construction des Batignolles, agissant pour le compte de ladite société, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

2. Dans le cas où il serait reconnu nécessaire de réunir le chemin de fer de Bône à Guelma au réseau des chemins de fer d'intérêt général, l'État pourra se substituer au département pour l'exercice de la faculté de rachat de la concession qui lui est attribuée par l'article 36 du cahier des charges; mais il devra rembourser les sommes que le département aurait versées à titre de garantie d'intérêt, en exécution de la convention précitée.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances et sur les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

4. Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 7 Mai 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé BROGLIE.*

CONVENTIONS.

1^{re} SECTION. — DE BÔNE À GUELMA.

L'an mil huit cent soixante-douze, le treize septembre,

Entre M. le préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu de deux délibérations du conseil général, en date des 23 août et 5 septembre, et sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution des travaux par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics,

D'une part,

Et M. *Amand Maire*, ingénieur civil, demeurant à Paris, rue de la Bienfaisance, n° 10, agissant au nom et pour le compte de M. *Ernest-Alexandre Gouin*, ingénieur, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Cambacérès, n° 4, seul administrateur de la société de construction des Batignolles, aux termes d'une procuration passée devant M^{rs} *Ducloux* et son collègue, notaires à Paris, le 29 août 1872, enregistrée, de laquelle procuration une expédition est demeurée ci-annexée après avoir été certifiée véritable,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le préfet du département de Constantine, en exécution de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et de celle du 10 août 1871 et en vertu des pouvoirs résultant des délibérations ci-dessus énoncées, concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 7 mai 1874, à M. Maire, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma, avec prolongement sur Tébessa, ledit chemin passant par ou près Duzerville, Mondovi, Barra, le gué Saint-Joseph, le pont de Duvivier, Petit et Millelino, le tout conformément aux délibérations du conseil général, et, en outre, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Le chemin sera exécuté en conformité du projet ci-annexé, pour ce qui concerne les localités traversées, le nombre et l'importance des stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la distribution et les limites des rayons des courbes adoptées. Toutefois, il pourra y être introduit des modifications de détail, soit sur la demande du concessionnaire et approbation du préfet, soit sur l'ordre direct du préfet, le concessionnaire entendu.

Les projets de tous les travaux à exécuter devront d'ailleurs être dressés et présentés à l'approbation du préfet, en conformité des dispositions du cahier des charges, aucun ouvrage ne pouvant être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et des dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

2. Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre Guelma et Tébessa, et, à cet effet, dans le délai de deux ans, il présentera un projet complet de ce prolongement au conseil général de Constantine.

Toutefois, la concession de ce prolongement par le département n'aura lieu que dans un délai de dix ans et lorsque le département y aura affecté une garantie d'intérêt de cinq pour cent au moins sur le montant total de la dépense de ce prolongement.

Dans le cas où le département voudrait exiger la construction de ce prolongement dans un délai de six ans, il devrait y affecter une garantie d'intérêt de six pour cent.

3. Le chemin de fer de Bône à Guelma devra être exécuté dans un délai de trois ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique. Toutefois, le concessionnaire aura la faculté d'anticiper la livraison et l'exploitation de la partie comprise entre Bône et Duvivier. Dans le cas où il profiterait de cette faculté, il jouirait des avantages de la garantie d'intérêt stipulée à l'article 4 ci-après, mais en réduisant proportionnellement à la longueur kilométrique le capital d'établissement auquel s'appliquera la garantie.

4. Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom du même département, à garantir au même concessionnaire, pendant la durée de la présente concession, un minimum d'intérêt annuel de six pour cent, y compris l'amortissement, sur le capital de dépenses de premier établissement du chemin de Bône à Guelma, fixé à dix millions de francs par le conseil général.

L'intérêt de garantie ne commence à courir qu'au jour de la livraison totale ou partielle de la ligne.

A cet effet, dans les deux premiers mois de chaque semestre, le concessionnaire devra fournir au préfet un compte détaillé des recettes et des dépenses de l'exploitation du chemin de fer pendant le semestre précédent. Ce compte sera certifié exact dans toutes ses parties par le service du contrôle.

Il est entendu que dans les dépenses seront comptés les intérêts et les avances auxquelles le concessionnaire aurait dû recourir pour faire face aux besoins de l'exploitation et au service des intérêts garantis, en attendant le paiement par le département. Cet intérêt ne pourra dépasser le six pour cent.

Le préfet pourra faire contrôler les éléments du compte sur tous les registres et pièces de l'exploitation, qui devront être communiqués, sans déplacement, aux personnes qu'il désignera.

Le règlement définitif de chaque compte semestriel de la garantie sera arrêté et soldé dans le mois qui suivra la remise du compte des recettes et des dépenses du même semestre.

5. Pour rendre effective la garantie de six pour cent dont il est parlé ci-dessus, le département s'oblige, aussitôt après l'achèvement de la ligne, sa réception par le

département et sa mise à exploitation, à autoriser l'inscription, sur les titres de la société à constituer, de la garantie du département pour le paiement des intérêts ; ces intérêts garantis ne pouvant, dans aucun cas, dépasser les six cent mille francs garantis par la présente convention.

6. Le concessionnaire fournira un cautionnement de deux cent mille francs, lequel sera versé aussitôt après le décret d'utilité publique. Ce cautionnement sera ultérieurement remboursé au concessionnaire dans les termes de l'article 66 du cahier des charges.

7. Le concessionnaire aura la faculté de substituer aux droits et charges résultant de la présente concession la société anonyme qu'il constituera définitivement, lorsque cette concession sera elle-même définitive.

Fait double, à Constantine, le 13 septembre 1872.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :

Signé A. MAIRE.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part :

Le Préfet,

Signé DESCLOREUX.

Va pour être annexé au décret en date du 7 mai 1874.

Pour le Ministre de l'Intérieur :

Le Sous-Secrétaire d'État,

Signé L. N. BARAGNON.

L'an mil huit cent soixante-quatorze, le quatre mars,

Entre M. le préfet du département de Constantine, agissant au nom du même département, en vertu d'une première délibération du conseil général, en date du 30 octobre 1873, et d'une seconde délibération du même conseil général convoqué extraordinairement, en date du 26 février 1874, et agissant également au nom des communes de Bone et de Guelma, celles-ci pour les garanties d'intérêt votées par leurs conseils municipaux, en vertu de délibérations en date des 1^{re} et 2 mars 1874, lesquelles sont ci-annexées,

D'une part,

Et la société de construction des Batignolles, représentée par M. Ernest Gouin, administrateur,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Le préfet de Constantine ayant proposé à la société de construction des Batignolles, qui a accepté, d'introduire, sous forme de convention additionnelle, des modifications au cahier des charges annexé à la convention passée le 13 septembre 1872, et d'apporter à cette dernière quelques changements, les parties ont arrêté d'un commun accord les articles qui suivent :

ART. 1^{er}. La largeur des terrassements en couronne (article 7 du cahier des charges), c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de cinq mètres vingt centimètres (5^m,20), au lieu de quatre mètres (4^m,00), pour la partie en déblai, et de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) pour la partie en remblai, le tout conformément aux profils en travers du chemin de fer de Poitiers à Saumur ci-annexés.

Dans les terrains rocheux, la largeur de la plate-forme pourra être réduite, conformément au type du même chemin, par l'adjonction de murettes maçonnées en pierres sèches de quarante centimètres (0^m,40) d'épaisseur, destinées à remplacer les talus du ballast, conformément à ces mêmes profils.

Le ballast aura une largeur de deux mètres quatre-vingts centimètres ($2^m,80$), mesurée au niveau des rails, au lieu de deux mètres cinquante centimètres ($2^m,50$); sa épaisseur restera de cinquante centimètres ($0^m,50$).

Les rails (article 18 du cahier des charges) pèseront trente kilogrammes (30^k) par mètre courant, au lieu de vingt-cinq kilogrammes (25^k), et chaque rail de six mètres ($6^m,00$) sera supporté sur sept traverses (7) de deux mètres cinquante centimètres ($2^m,50$) de longueur.

2. Les différentes modifications ci-dessus indiquées en l'article 1^{er} donneront lieu à une augmentation de prix de huit cent mille francs ($800,000^f$) à ajouter au forfait primitif de dix millions ($10,000,000^f$) fixé par la convention du 13 septembre 1872.

3. Le matériel prévu au mémoire descriptif annexé à la convention du 13 septembre 1872 sera augmenté par une autre somme de deux cent mille francs ($200,000^f$) sans qu'il soit déterminé aujourd'hui quel nombre de locomotives ou de wagons de chaque espèce seront fournis par le concessionnaire, les besoins du service devant faire connaître mieux que toute prévision la répartition à faire de la somme de deux cent mille francs ($200,000^f$) entre les divers types.

Le préfet et le concessionnaire se mettront d'accord pour la fixation de cette répartition.

4. Le préfet du département de Constantine s'engage, au nom des communes de Bône et de Guelma, à garantir au concessionnaire, pendant la durée de la concession, un minimum d'intérêt annuel de six pour cent (6 p. o/o), y compris l'amortissement sur un capital de un million ($1,000,000^f$) à ajouter au capital de premier établissement, fixé à forfait à dix millions ($10,000,000^f$) dans la convention du 13 septembre 1872.

En conséquence, le capital d'établissement est maintenant fixé à forfait (sans l'éventualité d'augmentation prévue sous l'article 6 ci-après) à onze millions de francs ($11,000,000^f$), pour lesquels il est garanti au concessionnaire un minimum de revenu net annuel de six cent soixante mille francs ($660,000^f$), laquelle garantie est fournie à raison de six cent mille francs ($600,000^f$) par le département et de soixante mille francs ($60,000^f$) par les communes de Bône et de Guelma, dont trente-six mille francs ($36,000^f$) par la première et vingt-quatre mille francs ($24,000^f$) par la seconde.

Les comptes semestriels et règlements auxquels donnera lieu la garantie seront arrêtés conformément à l'article 4 du traité du 13 septembre 1872, entre le département et le concessionnaire, et les comptes ainsi arrêtés seront exécutés par les communes comme par le département, chacun dans la proportion le concernant.

5. Avant la déclaration d'utilité publique, le préfet justifiera et fera la remise au concessionnaire des délibérations des conseils municipaux des communes de Bône et de Guelma, approuvant et confirmant les dispositions du présent traité en ce qui les concerne.

6. Par le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la convention du 13 septembre 1872, il a été stipulé que « le chemin sera exécuté en conformité du projet annexé, en ce qui concerne les localités traversées, le nombre et l'importance des stations, la répartition des pentes et rampes, ainsi que la distribution et les limites des rayons des courbes adoptées. »

Par dérogation à ce paragraphe, le profil en long définitif à présenter par le concessionnaire, en conformité de l'article 3 du cahier des charges, pourra être modifié en vue de l'amélioration des conditions d'exploitation du chemin.

Le maximum des dépenses appliquées à ces améliorations sera de cinq cent mille francs ($500,000^f$).

Dans la limite de cette prévision éventuelle, le préfet aura le droit d'exiger les améliorations qu'il croira utiles; il en débattre la dépense contradictoirement avec le concessionnaire. Le capital de premier établissement, fixé à forfait à onze millions ($11,000,000^f$), sera augmenté d'autant et par le seul fait de la convention qui interviendra entre le préfet et le concessionnaire pour déterminer le chiffre d'augmentation à forfait; les communes de Bône et de Guelma seront tenues envers le concessionnaire à une garantie supplémentaire de revenu de six pour cent (6 p. o/o) par an sur le montant de cette augmentation de dépenses.

Toutefois, cette garantie supplémentaire ne devra pas être supérieure à trente mille francs ($30,000^f$), à moins d'un nouvel accord avec les communes, et elle sera supportée pour trois cinquièmes ($3/5$) par la commune de Bône et pour deux cinquièmes ($2/5$) par la commune de Guelma.

7. Par suite de l'addition résultant des présentes, la mention de garantie dont il est question sous l'article 5 de la convention du 13 septembre 1872, à inscrire sur les titres de la société, s'appliquera tant à la somme de six cent mille francs (600,000^f) concernant le département qu'à celle de soixante mille francs (60,000^f), ou éventuellement supérieure jusqu'à quatre-vingt-dix mille francs (90,000^f), concernant les communes.

8. Le tarif des droits de péage et de transport stipulé à l'article 41 du cahier des charges sera le même que celui appliqué par la compagnie des chemins de fer algériens. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulier de Marseille à vingt francs (20^f) et au-dessus, le préfet pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes secs, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes (0^f 10^c) par tonne et par kilomètre.

9. Pour ne rien préjuger dans le choix de la direction la plus avantageuse à adopter pour le prolongement du chemin de fer jusqu'à Tébessa, le premier paragraphe de l'article 2 de la convention du 13 septembre 1872 sera modifié comme suit :

Le concessionnaire poursuivra la demande de concession de la partie comprise entre le point qui sera ultérieurement déterminé et Tébessa. A cet effet, dans le délai de deux ans à partir de cette fixation, il présentera un projet complet de prolongement au conseil général de Constantine.

10. Les sommes payées au concessionnaire par le département et les communes à titre de garantie d'intérêt pour le capital de onze millions (11,000,000^f) fixé à l'article 4, et alors même qu'éventuellement il serait porté à onze millions cinq cent mille francs (11,500,000^f) dans le cas où le préfet ferait usage de la faculté qui lui est attribuée par l'article 6, seront remboursées sans intérêt et comme suit :

Lorsqu'il que la recette brute par kilomètre dépassera le chiffre de vingt mille francs (20,000^f) et en tant que les frais d'exploitation ne s'élèveront pas au delà de huit mille francs (8,000^f), de façon à laisser au concessionnaire une recette nette kilométrique de douze mille francs (12,000^f), le remboursement sera opéré à l'aide de l'excédant des recettes nettes au delà de ladite somme de douze mille francs (12,000^f), étant bien entendu qu'il ne pourra être exercé de réclamation sur d'autre côté du concessionnaire ou de la compagnie que ledit excédant.

11. Pour tout ce à quoi il n'est pas dérogé ci-dessus, la convention du 13 septembre 1872 est confirmée dans tous ses points.

Fait double, à Constantine, le 4 mars 1874.

Le Préfet,

Signé ERNEST GOURN.

Signé DESCLOZEUX.

Va pour être annexé au décret du 7 mai 1874.

Pour le ministre de l'intérieur :

Le Sous-Secrétaire d'Etat,

Signé L. N. BARAGNON.

CAMIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer se détachera du mur d'enceinte de la ville de Bône, près de la Boudjnah, traversera la dérivation de cette rivière, passera par ou près Duzerville, Mondovi, Barral, le gué du chemin de Saint-Joseph, le pont de Duvier, tra-

versera la Seybouse, près des Beni-Marmi, passera par ou près Petit et Millesimo, aboutira sur le plateau au-dessus de Guelma.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai de six mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et devront être terminés dans le délai de trois ans, à partir de cette date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit livré à l'exploitation dans toute son étendue.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et au préfet pour ce qui concerne la petite. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés par le préfet, sur la production du projet d'ensemble, comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de quatre lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages, et les modifications qui pourraient être ordonnées par suite des enquêtes, le concessionnaire entendu.

6. Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plus d'une voie.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des terrassements en couronne, c'est-à-dire entre les crêtes des fossés ou du remblai, sera de quatre mètres (4^m,00) pour les parties en déblai et de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) pour les parties en remblai.

Le ballast aura une largeur de deux mètres cinquante centimètres (2^m,50) mesurée au niveau des rails. Son épaisseur sera de cinquante centimètres (0^m,50).

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Il sera réservé une emprise libre de deux mètres de largeur (2^m,00) sur l'un des côtés du chemin de fer pour la circulation des gardiens à cheval.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à deux cents mètres (200^m,00).

Deux courbes consécutives seront toujours séparées par un alignement droit d'une longueur suffisante pour que le surhaussement du rail extérieur, calculé pour la vitesse maxima des trains, soit racheté, sur cet alignement, par une rampe supplémentaire qui ne pourra dépasser deux millièmes (0^m,002) par mètre.

Le maximum des pentes et rampes est fixé à quinze millièmes (0^m,015) pour les

parties courbes d'un rayon de trois cents mètres et au-dessous, et à vingt-cinq millièmes (0",025) pour les parties en courbe de plus de trois cents mètres (300",00) de rayon.

Les inclinaisons des deux pentes ou rampes consécutives ne pourront différer de plus de cinq millièmes (0",005) et chacune de ces pentes ou rampes ne pourra présenter une longueur inférieure à dix mètres (10",00).

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

À Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

10. Les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu, sous les conditions énoncées à l'article 13 ci-après, même à la traversée des routes nationales et départementales.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes et autres chemins publics, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets des ponts ne pourront être inférieures à sept mètres (7",00) pour une route départementale, cinq mètres (5",00) pour un chemin de grande communication et quatre mètres (4",00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs, la largeur entre parapets sera au moins de quatre mètres (4",00) et, dans aucun cas, la distance verticale ménagée au-dessus du sol pour le passage des voitures ne sera inférieure à quatre mètres trente centimètres (4",30).

Pour les ponts, l'ouverture entre les culées sera au moins de quatre mètres et la distance ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4",30).

12. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera en outre établi une guérite de garde avec chaîne.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la compagnie entendue. La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

13. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

14. La compagnie sera tenue de rendre et d'assurer à ses frais l'écoulement entre les eaux des rivières, ruisseaux ou marais, et de modifier par ses travaux de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter d'embâtes d'empêcher.

Les vases à enlever à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau, quelques-uns au moins entre autres, 1700 de largeur entre les parapets. La hauteur des garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0.80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

15. Les souterrains à établir pour le passage de chemin de fer auront au moins quatre mètres (4.00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale mesurée entre l'extrémité de la voûte et le dessus des deux rails sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4.80). L'ouverture des puits d'aérage et de ventilation des souterrains sera entourée d'une muraille en maçonnerie de deux mètres (2.00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

16. A la rencontre des cours d'eau écartés ou navigables, la compagnie est tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, la compagnie prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications existantes puissent être interrompues, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Cette mesure n'aura pas d'ailleurs pour effet de décharger les administrateurs de la compagnie de la responsabilité qui leur incombe et qui restera entière.

Un péage sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interrompues.

17. La compagnie s'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, pontons, ponts et viaducs à construire à la rencontre de divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Dans les gares et stations, les bâtiments des voyageurs seront en maçonnerie, les autres en charpente.

Le département pourra obliger la compagnie à construire ceux-ci définitivement en maçonnerie lorsque les recettes brutes du chemin de fer auront atteint le chiffre de quinze mille francs (15.000).

18. La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux neufs de bonne qualité.

Les rails pèseront vingt-cinq kilogrammes (25) par mètre courant. La voie sera établie en rails Vignole avec éclisses, et le matériel sera construit dans les meilleures conditions.

19. Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue des lieux habités;

2° Sur vingt-cinq mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau pour les routes départementales ou des stations.

20. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupations temporaires ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

21. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution

tion des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

22. Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

25. Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire ne pourra obliger les ouvriers à travailler pendant le repos du dimanche.

26. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les plans cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir et d'entretenir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sûreté du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire aux passages à niveau.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et comprendront des compartiments de trois classes au moins ; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux.

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux et auront des banquettes rembourrées.

Ceux de troisième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront en bonne et solide construction et seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La concession du chemin de fer mentionné à l'article 1^{er} du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le préfet aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie la requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les revenus nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les revenus nets des deux plus faibles années et l'on établira le revenu net moyen des cinq autres années.

Ce revenu net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au revenu net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit en l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'est pas valablement justifiée qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.		PRIX		
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		de péage.	de transport.	TOTAL.
<i>Grande vitesse.</i>		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 10	0 06	0 16
	Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 08	0 04	0 12
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)...	0 055	0 025	0 08
Enfants.....	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^{fr} 50 ^c).....		0 016	0 008	0 024
<i>Petite vitesse.</i>				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....		0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....		0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....		0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.				
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.				
<i>Marchandises transportées à grande vitesse.</i>				
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....		0 30	0 24	0 54

Marchandises transportées à petite vitesse.

PRET		
de	de	TOTAUX.
péage.	trans-	
fr. c.	fr. c.	fr. c.
<i>1^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — (Café. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Bœufs. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes, betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Alfa. — Fourrages. — Caux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Coton. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Lardre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....</i>		
0 12 75	0 09 25	0 22
<i>2^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meuliers. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.....</i>		
0 08	0 05	0 13

*3^e VOYAGES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.**Par pièce et par kilomètre.*

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 14	0 09	0 23
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 18	0 12	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 70	1 80	4 50
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 37	2 25	5 62
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 02	1 35	3 37

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....

Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

*A° SERVICE DES POMPES FUNÉRAIRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.**Grande vitesse.*

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'au prix fixé pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme le départ avait lieu de la station précédente dans le sens de la marche du train, comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes ;

2° Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ;

3° Au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix du quintal métrique de blé dur s'élèverait sur le marché de Guelma à trente francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, apportés par mer, ne puisse s'élever au maximum qu'à onze centimes, péage compris, par tonne et par kilomètre, à la remonte seulement.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration et dans la limite de ce qui est autorisé par le paragraphe 5, article 18, de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Dans le cas où le nombre des voyageurs excéderait celui des places offertes dans les limites de l'ordonnance ci-dessus, la compagnie sera tenue d'organiser des trains supplémentaires pour faire partir, dans le plus bref délai, les voyageurs non expédiés.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant deux mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ; aux glaces ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° À l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les colis ne soient envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un paquet ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'administration et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

48. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ du train ; ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires seront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 18 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

33. Les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des chemins de fer seront transportés gratuitement. L'état nominatif de ces fonctionnaires et agents sera annuellement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

34. L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher promptement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

35. Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie. Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

36. La compagnie est autorisée à prolonger une ou deux voies le long des quais de la gare et à y faire circuler ses wagons pour le chargement et le déchargement des marchandises, en se conformant aux règlements de police du port.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

37. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de chemins nationaux, départementaux ou vicinaux, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

38. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

39. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'usait plus de la faculté de circuler

sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour les chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de soixante kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède soixante kilomètres, quinze pour cent.

60. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, usines ou carrières, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines, usines ou carrières, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais du propriétaire.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines, usines ou carrières avec la ligne principale du chemin de fer, moyennant un tarif arrêté par le préfet, la compagnie entendue.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger et décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus,

le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

61. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces bâtiments pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

62. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

63. Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

64. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de soixante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

65. Le cautionnement, fixé par la convention de concession à la somme de deux cent mille francs (200,000^f), sera versé au trésor public en numéraire ou en rentes sur l'État, lesdites rentes calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

66. La compagnie devra faire élection de domicile à Bône.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Bône.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

68. Le présent cahier des charges et la convention qui s'y rapporte ne seront pas- sibles que du droit fixe de trois francs.

Accepté le présent cahier des charges
pour être annexé à la convention :

Signé A. MAIRE.

Vu et accepté :

Le Préfet,

Signé DESCLOZEUX.

Vu pour être annexé au décret du 7 mai 1874.

Pour le ministre de l'intérieur :

Le Sous-Secrétaire d'État,

Signé L. N. BARAGNON.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3288. — *DÉCRET qui approuve l'adjudication passée par le Ministre des Travaux publics pour l'exécution de la loi du 28 mars 1874, relative à l'achèvement du nouvel Opéra.*

Du 10 Mai 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 28 mars 1874, autorisant le ministre des travaux publics à accepter les offres qui lui seraient faites, soit par des réunions de propriétaires, soit par des sociétés de crédit, d'avancer à l'État : en 1874, la somme de trois millions neuf cent mille francs ; en 1875, la somme de un million francs, nécessaires à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel, et fixant les conditions principales de ces avances ;

Vu spécialement l'article 4 de cette loi, ledit article ainsi conçu :

« Le traité passé par le ministre des travaux publics, en vertu de l'article ci-dessus, devra être approuvé par un décret du Président de la République, rendu dans la forme des règlements d'administration publique ; »

Vu l'arrêté pris par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi susénoncée et décidant qu'une adjudication aurait lieu le 28 avril 1874, ledit arrêté publié au Journal officiel du 16 avril ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 28 avril 1874, par le ministre des travaux publics, duquel il résulte qu'une seule soumission a été déposée, au nom du sieur *Blanc (François)*, et qu'elle remplit les conditions requises ; ensemble ladite soumission ;

Le Conseil d'État entendu.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est et demeure approuvée l'adjudication passée, le 28 avril 1874, par le ministre des travaux publics, pour l'exécution de la loi du 28 mars 1874, relative à l'achèvement du nouvel Opéra.

En conséquence, est acceptée définitivement l'offre faite par le sieur *Blanc (François)* d'avancer à l'État la somme de quatre millions neuf cent mille francs, au taux de six pour cent et aux conditions énoncées tant dans ladite loi que dans l'arrêté susvisé.

Ladite soumission et le procès-verbal d'adjudication ci-dessus mentionnés resteront annexés au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Mai 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

*Soumission pour faire les avances à l'État de la somme de 4,900,000 francs,
nécessaire à l'achèvement de l'Opéra.*

Je soussigné, *François Blanc*, rentier, demeurant rue de Rivoli, n° 194, à Paris, actuellement à Monaco (principauté), après avoir pris connaissance des dispositions de la loi du 28 mars 1874, relative à l'achèvement du nouvel Opéra, et de l'avis publié par le ministre des travaux publics pour l'exécution de cette loi,

Mérite à verser au trésor public, en numéraire, les sommes ci-après, savoir :

En 1874, trois millions neuf cent mille francs en trois termes égaux, les 15 mai, 1^{er} août et 1^{er} novembre;

En 1875, un million de francs en deux termes égaux, le 1^{er} mars et le 1^{er} octobre.

Je consens en outre à ce que le taux d'intérêt fixé par la loi en maximum, tout compris, soit fixé à six pour cent sans réduction.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai fait déposer à la caisse des dépôts et consignations, par l'intermédiaire de MM. *de Rothschild frères*, à Paris, la somme de cent mille francs, suivant le récépissé qui sera remis par la maison *Rothschild* de Paris, et consistant en billets de la Banque de France.

Monaco, le 25 avril 1874.

Signé *Fr. BLANC*.

Certifié conforme à la soumission annexée au décret en date du 10 mai 1874, enregistré sous le n° 377.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé *DE BOURVILLE*.

Procès-verbal de l'adjudication passée, à l'hôtel du ministère des travaux publics, pour l'emprunt de la somme de 4,900,000 francs, nécessaire à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel.

Le 23 avril 1874, à une heure, conformément à l'avis officiel publié le 16 avril 1874,

Nous, ministre des travaux publics, assisté de :

MM. *de Bourville*, conseiller d'État, secrétaire général du ministère;

Gouin, président de la chambre de commerce de Paris;

Duilleul, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances;

de Cardaillac, directeur des bâtiments civils et des palais nationaux;

Marbeau, auditeur au Conseil d'État, secrétaire;

M. *de Chennevières*, directeur des beaux-arts, absent pour cause de service, s'étant excusé,

Nous sommes rendu dans l'une des salles du ministère des travaux publics, pour procéder à l'adjudication de l'emprunt de la somme de quatre millions neuf cent mille francs, nécessaire à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel.

Conformément à notre invitation, le secrétaire a donné lecture de l'avis inséré dans le Journal officiel du 16 avril 1874.

Puis nous avons fait connaître que deux soumissionnaires, la société générale du crédit industriel et commercial et M. *Blanc*, rentier à Monaco, avaient été admis pour concourir à l'adjudication, et nous avons déclaré que nous étions prêts à recevoir leurs soumissions.

Un seul paquet nous ayant été remis au nom de M. *Blanc*, nous l'avons ouvert et nous y avons trouvé sous une première enveloppe un certificat délivré par la caisse des dépôts et consignations et constatant le versement à cette caisse par MM. *de Rothschild*, au nom de M. *Blanc*, de la somme de cent mille francs, à titre de dépôt de garantie. Nous avons fait donner lecture de ce certificat, et, après avoir pris l'avis de la commission, nous avons déclaré M. *Blanc* définitivement admis à l'adjudication.

Nous avons alors ouvert le paquet contenant la soumission et nous en avons donné lecture.

M. Blanc ayant offert de faire à l'État l'avance de la somme de quatre millions ne cent mille francs, au taux d'intérêt maximum de six pour cent fixé par la loi, sa réduction, nous l'avons déclaré adjudicataire desdites avances, aux clauses et conditions portées tant dans la loi du 28 mars 1874 que dans l'avis publié par nous pour l'exécution de cette loi.

Nous avons déclaré, d'ailleurs, que la présente adjudication ne serait valable définitive qu'après avoir été approuvée par décret rendu dans la forme d'un règlement d'administration publique.

De tout quoi nous avons dressé le présent procès-verbal, pour valoir ce que de raison, les jour, mois et an que dessus, et avons signé avec les personnes ci-dessus dénommées.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Signé DE BOURVILLE, DE CARDAILLAC, E. GOSPEL, DUTILLEUL et Édouard MARBEAU.

Certifié conforme au procès-verbal annexé au décret en date du 10 mai 1874, enregistré sous le n° 377.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3289. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor pour les Travaux d'achèvement du nouvel Opéra.*

Du 18 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article relatif aux fonds versés au trésor pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution des travaux publics;

Vu la loi du 28 mars 1874, autorisant le ministre des travaux publics à accepter les offres qui lui seraient faites, soit par des réunions de propriétaires, soit par des sociétés de crédits, d'avancer à l'État : en 1874, la somme de trois millions neuf cent mille francs; en 1875, la somme de un million de francs, nécessaires à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel, et fixant les conditions principales de ces avances;

Vu l'arrêté pris par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi susénoncée et décidant qu'une adjudication aurait lieu le 28 avril 1874, ledit arrêté publié au Journal officiel du 16 avril;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 28 avril 1874, par le ministre des travaux publics à M. *Blanc (François)*, de l'emprunt autorisé par la loi du 28 mars 1874, ladite adjudication approuvée par décret, en date du 10 mai 1874⁽¹⁾, du Président de la République;

Vu la déclaration du caissier payeur central du trésor public, constatant qu'il a été versé au trésor, le 15 mai 1874, une somme de un million trois cent mille francs, formant le premier à-compte sur l'avance précitée;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 13 juin 1874,

DÉCRÈT :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre XLVIII. — *Construction du nouvel Opéra*), un crédit de un million trois cent mille francs (1,300,000^f) pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra et l'acquisition du matériel.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre d'avance, en exécution de l'adjudication susénoncée.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juin 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3290. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics un Crédit sur l'exercice 1874, pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra et l'acquisition du matériel.

Du 25 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article relatif aux fonds versés au trésor pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution des travaux publics;

Vu la loi du 28 mars 1874, autorisant le ministre des travaux publics à accepter les offres qui lui seraient faites, soit par des réunions de propriétaires, soit par des sociétés de crédit, d'avancer à l'État : en 1874, la somme

⁽¹⁾ Voir ci-dessus, n° 3288.

de trois millions neuf cent mille francs ; en 1875, la somme de un million de francs, nécessaires à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel, et fixant les conditions principales de ces avances ;

Vu l'arrêté pris par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi susénoncée et décidant qu'une adjudication aurait lieu le 28 avril 1874, ledit arrêté publié au Journal-officiel du 16 avril ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 28 avril 1874, par le ministre des travaux publics *M. Blanc (François)*, de l'emprunt autorisé par la loi du 28 mars 1874, ladite adjudication approuvée par décret, en date du 10 mai 1874 ⁽¹⁾, du Président de la République ;

Vu la déclaration du caissier payeur central du trésor public, constatant qu'il a été versé au trésor, le 4 juin 1874, une somme de un million trois cent mille francs, formant le deuxième à-compte sur l'avance précitée ;

Vu le décret, en date du 18 juin 1874 ⁽²⁾, ouvrant au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, un crédit de un million trois cent mille francs, en échange du versement d'une somme égale opéré par *M. Blanc* ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 24 juin 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre LVII — *Construction du nouvel Opéra*), un crédit de un million trois cent mille francs (1,300,000^f) pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra et l'acquisition du matériel.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre d'avance, en exécution de l'adjudication susénoncée.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 25 Juin 1874.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3291. — DÉCRET qui fixe, pour l'année 1874, le Crédit d'inscription des Pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853.

Du 18 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances ;

Vu l'article 20 de la loi du 9 juin 1853, sur les pensions civiles, et l'article 38 du règlement d'administration publique du 9 novembre suivant ⁽³⁾ ;

⁽¹⁾ Voir ci-dessus, n° 3288.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 104, n° 869.

⁽³⁾ Voir ci-dessus, n° 3289.

Vu l'article 19 de la loi du 29 décembre 1873, qui a ouvert au ministère des finances, pour l'inscription des pensions civiles en 1874, en sus du produit des extinctions, un crédit supplémentaire de un million six cent mille francs (1,600,000'), dont cent mille francs spécialement applicables à l'inscription des pensions et indemnités à accorder aux anciens employés de la dernière liste civile, par application de la loi du 30 mars 1872 ;

La section des finances, de la guerre, de la marine et des colonies du Conseil d'Etat entendue,

DÉCRET :

Art. 1^{er}. Le crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853 est fixé, pour l'année 1874, à la somme de trois millions huit cent mille francs (3,800,000').

2. Ce crédit est réparti entre les différents ministères ainsi qu'il suit :

Ministère de la justice.....	390,000'
Ministère des affaires étrangères.....	60,000
Ministère de l'intérieur. { Ministère.....	170,000
Algérie.....	60,000
Ministère des finances.. { Ministère.....	2,110,000
Liste civile.....	100,000
Ministère de la guerre.....	30,000
Ministère de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts....	620,000
Ministère de l'agriculture et du commerce.....	50,000
Ministère des travaux publics.....	210,000
	3,800,000

3. Les ministres aux départements ci-dessus désignés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

322. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1^{er} M. Pallangre (Antoine-Paul), né le 21 mai 1849, à Marseille, demeurant à Carcassonne (Aude), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de Meyen, et à s'appeler, à l'avenir, Pallangre-Meyen.

2^o Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du

présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 10 Juillet 1874.*)

N° 3293. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Nugue (Louis-André-Alfred)*, propriétaire, né le 4 juin 1820, à Saint-Marcellin (Isère), demeurant à Coublevie, arrondissement de Grenoble (Isère), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Durand d'Auxy*, et à s'appeler, à l'avenir, *Nugue Durand d'Auxy*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 11^e Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 218.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 394. — Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur un Crédit supplémentaire sur l'exercice 1873.

Du 25 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est alloué au ministre de l'intérieur, sur le chapitre XIV du budget de l'exercice 1873, au delà des crédits ouverts par les lois de finances des 20 décembre 1872 et 23 juillet 1873, un supplément de crédit de trois cent soixante-dix mille francs (370,000').

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources du budget de l'exercice 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 25 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDIER,
V^{us} BLIN DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{us} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{us} DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3295. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire pour les dépenses occasionnées par la réorganisation des Services de police des communes du département de la Seine.*

Du 27 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire de deux cent trente-sept mille cent vingt-six francs (237,126') pour faire face aux dépenses des services de police des communes du département de la Seine.

Il sera pourvu à ces dépenses au moyen des deux tiers de la moitié des produits de la surtaxe d'octroi sur les alcools, attribués à ces communes par l'article 2, paragraphe 2, de la loi du 30 décembre 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 27 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3296. — *Loi relative à la cession par l'État, à la ville de Bordeaux, de l'immeuble domanial dit la Caserne des Fossés.*

Du 28 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 7 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. L'administration des domaines est autorisée à céder à la ville de Bordeaux, suivant les bases indiquées dans une convention du 30 octobre 1873, passée entre le service du génie et la municipalité, l'immeuble situé à Bordeaux dit la Caserne des Fossés.

2. Un crédit de trois cent mille francs (300,000') est ouvert au ministre de la guerre, sur l'exercice 1874 (chapitre XIII. — Matériel

du génie), pour la construction des nouveaux établissements militaires de Bordeaux.

Les portions de ce crédit qui ne seraient pas employées en 1874 pourront être reportées par décret aux exercices suivants.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 28 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FRANÇOIS RIVE, VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3097. — *LOI qui autorise un Échange de Biens meubles et immeubles entre l'État et le département du Pas-de-Calais.*

Du 28 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Est approuvé le contrat d'échange passé, le 29 décembre 1873, entre le sous-préfet de l'arrondissement de Boulogne-sur-Mer et le représentant du département du Pas-de-Calais, contenant, d'une part, cession par l'État, au département, d'un bâtiment, aujourd'hui démolí, qui était situé à Boulogne, rue de la Porte-des-Dunes, et servait de corps de garde; et, de l'autre, cession par le département à l'État, pour être affectés au même usage : 1° d'un local dépendant du palais de justice de Boulogne; 2° de divers objets mobiliers dont il est garni.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 28 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
FRANÇOIS RIVE, VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODRY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3298. — *Loi qui autorise le département du Finistère à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 18 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département du Finistère est autorisé, conformément à la délibération prise par le conseil général, le 15 avril 1874, à exécuter, au profit des communes dont les conseils municipaux en auront fait la demande, les chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné.

Les délibérations des conseils municipaux devront contenir un consentement exprès à ce que les ressources communales destinées aux lignes ordinaires soient employées et les travaux exécutés d'après le mode adopté pour les chemins d'intérêt commun.

2. Le département du Finistère est autorisé à emprunter à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de un million cinq cent mille francs (1,500,000^f), qui sera affectée à l'achèvement des chemins ordinaires dont les communes lui auront confié l'exécution.

La réalisation de l'emprunt par fractions successives ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

1° Les délibérations des conseils municipaux des communes auxquelles le département a entendu se substituer;

2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles.

3. Le département du Finistère est également autorisé à s'imposer extraordinairement, par addition au principal des quatre contributions directes, pendant trente-sept ans, à partir de 1877, deux centimes, dont le produit sera affecté, avec un prélèvement sur les ressources normales, au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt à réaliser en vertu de l'article 2 ci-dessus, et, pour le surplus, aux travaux des routes départementales.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes

extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 28 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, E. DE CAZENOVE DE PRADINE
FRANCISQUE RIVE, VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3299. — *LOI qui autorise un Échange de Terrains entre l'État et le sieur Francier.*

Du 29 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Est approuvé, sous les conditions stipulées dans un acte passé, le 30 mai 1873, entre le préfet des Ardennes, agissant au nom de l'État, et le sieur *Francier*, l'échange de portion, contenant quarante-sept ares soixante-quinze centiares (47^m 75^c), du sol d'une maison domaniale située à Mouzon, teinte en rouge sur le plan joint à l'acte, contre deux parcelles de terrain situées au même lieu, appartenant au sieur *Francier*, contenant, l'une vingt-sept ares quatre-vingt-deux centiares (27^m 82^c), et l'autre dix-neuf ares quatre-vingt-dix-huit centiares (19^m 98^c), teintes en jaune sur le même plan.

2. Une soulte de trois mille trois cents francs (3,300^f) est mise à la charge de l'État (budget des travaux publics).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 29 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3300. — *LOI qui autorise le département de la Loire-Inférieure à contracter un Emprunt.*

Du 29 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, sur la demande que le conseil général en a faite, le 2 septembre 1873, à emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de deux millions quatre cent mille francs (2,400,000^f), qui sera affectée aux travaux des chemins ordinaires.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

- 1° Le nom des communes auxquelles le département a entendu se substituer ;
- 2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles dans le montant de l'emprunt ;
- 3° La situation financière des communes.

2. Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt à réaliser en vertu de l'article 1^{er} ci-dessus seront imputés tant sur le reliquat de l'imposition spéciale autorisée par la loi du 12 mai 1866 que sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 29 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

F 3301.—Loi relative à un échange de Terrains entre l'État et le sieur Cabanne, dans le département de l'Allier.

Du 30 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Est approuvé, sous les conditions stipulées dans un acte passé, le 1^{er} février 1873, entre le préfet de l'Allier et le sieur Cabanne, l'échange, sans soulte, d'une parcelle de trois hectares soixante-six ares (3^h 66^a) à détacher de la forêt domaniale de Tronçais, à l'ouest du canton de la Chapelle, contre une autre parcelle de cinq hectares soixante-dix-sept ares (5^h 77^a), dite *les Cens ou la Percudière*, et enclavée dans cette forêt.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 30 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, FRANCISQUE RIVE
V^{re} BLIN DE BOURDON, LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3302. — *Loi qui autorise le département de l'Hérault à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 30 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de l'Hérault est autorisé, sur la demande que le conseil général en a faite, le 9 septembre 1873, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser six pour cent (6 p. 100), une somme de huit cent cinquante mille francs (850,000^f) pour les travaux des routes départementales.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

2. Le département de l'Hérault est également autorisé à s'imposer extraordinairement, par addition au principal des quatre contributions directes, pendant huit ans, à partir de 1878, deux centimes (0^f 02), dont le produit sera affecté, avec un prélèvement sur les ressources normales, au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt à réaliser en vertu de l'article 1^{er} ci-dessus.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 30 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, FRANCISQUE RIVE,
V^{re} BLIN DE BOURDON, LOUIS DE SÈUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3303. — *Loi qui autorise la ville de Lyon à changer l'affectation d'une Imposition extraordinaire.*

Du 31 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 7 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Lyon (Rhône) est autorisée à affecter le produit de l'imposition extraordinaire de quinze centimes (0' 15'') créée par la loi du 30 mars 1872 :

1° A l'amortissement de l'emprunt de huit millions (8,000,000') approuvé par la même loi;

2° A l'atténuation de la dette municipale, et notamment au remboursement de l'emprunt de dix millions (10,000,000') contracté en vertu d'une décision de la délégation du Gouvernement de la ville nationale, en date du 21 septembre 1870.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 31 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^e DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^e DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3304. — *Loi relative à la conscription des Chevaux.*

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le recensement des chevaux et juments âgés de six ans

et au-dessus et des mulets et mules de quatre ans et au-dessus
lieu tous les ans, du 1^{er} au 15 janvier, dans chaque commune, par
soins du maire. L'âge se compte à partir du 1^{er} janvier de l'année
la naissance.

2. Chaque année et à des jours indiqués à l'avance, des commis-
sions mixtes désignées dans chaque région par le général comman-
dant le corps d'armée procèdent, autant que possible dans chaque
commune, en présence du maire, à l'inspection et au classement
des chevaux, juments, mulets et mules recensés.

3. Les animaux reconnus propres à l'un des services de l'armée
sont classés suivant les catégories établies au budget pour les achats
annuels de la remonte.

4. Sont exemptés de la réquisition, en cas de mobilisation, et
sont pas portés sur la liste de classement par catégories :

1° Les chevaux appartenant au Chef de l'Etat;

2° Les chevaux dont les fonctionnaires sont tenus d'être pour
leur service;

3° Les chevaux entiers approuvés ou autorisés pour la repro-
duction;

4° Les juments en état de gestation constatée, ou suitées d'un poulain,
ou notoirement reconnues comme consacrées à la reproduction;

5° Les chevaux et juments n'ayant pas atteint l'âge de six ans, les
mulets et mules au-dessous de quatre ans;

6° Les chevaux de l'administration des postes ou ceux qu'elle em-
ploie pour son service par des contrats particuliers;

7° Les chevaux indispensables pour assurer le service de tous les
transports nécessaires en temps de guerre, notamment ceux des chemins
de fer.

5. Un tableau certifié par le président de la commission mixte
par le maire, indiquant le signalement des animaux classés, ainsi
que le nom de leurs propriétaires, est adressé au bureau du recrute-
ment du ressort.

Un double de ce tableau reste déposé à la mairie, jusqu'au classe-
ment suivant.

6. Le contingent des animaux à fournir en cas de mobilisation,
dans chaque région, pour assurer le passage du pied de paix au pied
de guerre des troupes qui y sont stationnées, est fixé par le ministre
de la guerre, en tenant compte, dans chaque catégorie, des res-
sources constatées à l'inspection annuelle, ainsi que du résultat pos-
sible des mutations ou diminutions à prévoir.

Ce contingent est réparti entre les régions et subdivisions de ré-
gion, et subsidiairement entre les communes, au prorata de leurs
ressources dans chaque catégorie.

Toutefois, cette répartition n'est notifiée qu'en cas de mobili-
sation.

L'insuffisance des ressources dans un corps d'armée sera com-
pensée par l'excédant d'un autre corps d'armée.

7. Lorsque la mobilisation est ordonnée, le maire est tenu de

venir les propriétaires que tous les animaux classés présents dans la commune, ainsi que ceux qui y ont été introduits depuis le dernier classement et qui ne sont pas compris dans les cas d'exemption prévus par les cinq premiers paragraphes de l'article 5, doivent être amenés aux jours fixés, avec ferrure en bon état, bridon et licol, au point de l'arrondissement indiqué par l'autorité militaire.

8. Des commissions désignées par l'autorité militaire procèdent à la réception des animaux amenés et fixent la catégorie à laquelle doivent appartenir ceux qui ont été introduits dans la commune depuis le dernier classement. Il est procédé alors pour chaque commune, en présence du maire, à un tirage au sort des animaux par catégorie. Les numéros de tirage déterminent l'ordre dans lequel les animaux doivent être requis.

9. Le propriétaire d'un animal compris dans le contingent a le droit de présenter à la commission de remonte et de demander à faire inscrire à sa place un autre animal non compris dans le contingent, mais appartenant à la même catégorie. Dans ce cas, l'animal substituant prend, sur la liste de tirage, le numéro du substitué, et réciproquement.

10. Après avoir statué sur tous les cas de réforme, de remplacement ou d'ajournement demandé pour cause de maladie, accident ou autre motif, la commission de remonte, en présence des maires des communes, prononce la réquisition des animaux nécessaires pour la mobilisation, en suivant l'ordre des numéros de tirage jusqu'à prélèvement complet du nombre d'animaux à réquisitionner.

11. Les propriétaires des animaux requis pour la mobilisation reçoivent sans délai des sous-intendants militaires, dans les formes usitées pour les opérations de la remonte, les mandats représentant le prix de ces animaux, payables à la caisse du receveur des finances le plus à proximité.

Les prix sont déterminés à l'avance et fixés d'une manière absolue, pour chaque catégorie, aux chiffres portés au budget de l'année, augmentés du quart pour les chevaux de selle et d'attelage d'artillerie.

Toutefois, cette augmentation n'est pas applicable aux chevaux entiers.

12. Le propriétaire qui, aux termes de l'article 7, n'aura pas conduit ses animaux classés, et ceux qui sont susceptibles d'être compris dans le classement, au lieu désigné pour la mobilisation, ainsi que le propriétaire d'animaux requis dont les réclamations n'ont pas été admises par la commission de remonte, le jour de la réquisition, et qui n'a pas livré dans les trois jours, au quartier de la gendarmerie du chef-lieu d'arrondissement ou de canton indiqué par l'autorité militaire, le cheval, la jument, le mulet ou la mule désigné, est déféré aux tribunaux et, au cas de condamnation, frappé d'une amende égale à la moitié du prix d'achat fixé pour la catégorie dans laquelle était classé l'animal.

Néanmoins, la saisie et la réquisition pourront être exécutées immédiatement et sans attendre le jugement.

13. Les propriétaires de chevaux, juments, mulets ou mules ne se conforment pas aux dispositions de la présente loi sont passibles d'une amende de cinquante francs à mille francs (50^f à 1,000^f).

Ceux qui auront fait sciemment de fausses déclarations seront frappés d'une amende de deux cents francs à deux mille francs (200^f à 2,000^f).

14. Le Président de la République pourvoira, par décret, aux détails d'exécution de la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, VANDIER, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^l E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3805. — *Loi relative à l'introduction en France des Cartouches chargées pour l'usage spécial des Sociétés de tir.*

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 8 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Nonobstant les dispositions de l'article 21 de la loi du 13 fructidor an v, les ministres de la guerre et des finances pourront autoriser l'admission en France de cartouches chargées utilisables pour des armes autres que celles dont se compose l'armement militaire de la France.

Ces munitions acquitteront, à leur entrée en France, un droit de douane de dix pour cent.

2. Les munitions introduites en vertu d'autorisations ministérielles devront rester en dépôt dans la poudrière la plus rapprochée

emplacements de tir ou d'expérience, pour être délivrées aux
sans droit au fur et à mesure de leur consommation.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, VANDIER, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^l E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3306. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Justice, sur le chapitre des exercices
clos du Budget de 1874, des Crédits montant à la somme de 728,879 francs.*

Du 3 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 7 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Il est alloué au ministre de la justice, sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses des exercices clos au budget de l'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834, des crédits montant à la somme de sept cent vingt-huit mille huit cent soixante-dix-neuf francs (728,879¹), applicables, savoir : à concurrence de six cent soixante-dix-huit mille francs (678,000¹), aux frais de justice criminelle en France et en Algérie pendant l'exercice 1873, et à concurrence de cinquante mille huit cent soixante-dix-neuf francs (50,879¹), à la reconstitution des actes de l'état civil de la ville de Paris pendant le même exercice.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 3 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDIER, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, V^l BLIN DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3307. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement de dix Chemins de fer d'intérêt local dans le département du Nord.

Du 13 Janvier 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 15 janvier 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département du Nord, des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés :

1° D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don ;

2° De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard ;

3° D'Artres à Denain ;

4° De Denain à Saint-Amand ;

5° De Louches à la ligne d'Artres à Denain ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis dans le département du Nord, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 13-26 janvier, 3 août 1870 et 26 septembre 1871 ;

Vu les délibérations, en date des 14 novembre 1871, 5 avril, 27 août 1872, 5 février, 26 avril et 25 août 1873, par lesquelles le conseil général du Nord a approuvé l'établissement des chemins de fer susmentionnés et autorisé le préfet à passer, pour leur construction, un traité avec la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes ;

Vu ledit traité, conclu le 25 septembre 1873, ainsi que le cahier des charges y annexé ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 6 et 12 août 1872 ;

Vu les lettres du ministre de la guerre, des 31 janvier et 1^{er} février 1873, et celle du ministre de l'intérieur, du 8 novembre 1873 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après désignés :

1° D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don ;

2° De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard ;

3° D'Artres à Denain ;

4° De Denain à Saint-Amand ;

5° De Louches à la ligne d'Artres à Denain.

2. Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité

esté avec la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée tant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 13 Janvier 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

TRAITÉ.

Entre le préfet du Nord, agissant au nom du département, conformément à la délibération du conseil général en date du 14 novembre 1871, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part,

Et MM. Schotsmans et Despret, représentant la compagnie de Lille à Valenciennes, ayant élection de domicile rue Jean-sans-Peur, n° 16, à Lille,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à MM. Schotsmans et Despret, en leur susdite qualité, la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés :

D'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don ;

De Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard ;

D'Arras à Denain ;

De Denain à Saint-Amand ;

De Louches à la ligne d'Arras à Denain.

2. MM. Schotsmans et Despret, en leur susdite qualité, s'engagent à exécuter les chemins de fer désignés dans l'article précédent dans un délai maximum de cinq ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

3. Ils soumettront, dans un délai de douze mois, les projets définitifs des lignes concédées.

En cas d'inexécution de cette condition, les concessionnaires payeront une indemnité de mille francs par jour jusqu'au moment où ils y auront satisfait.

4. Les concessionnaires s'engagent, en outre, à mettre en exploitation vingt-cinq kilomètres de chemin dans l'année qui suivra la remise des projets, soit, au plus tard, pendant la seconde année, le restant devant être exploité par tiers égal pendant chacune des trois années suivantes.

5. Une indemnité de deux mille francs par jour sera payée au département par les

concessionnaires, s'ils n'ont pas terminé les travaux et mis les chemins en exploitation à l'expiration du délai de cinq ans.

6. En garantie de l'exécution de leurs engagements, les concessionnaires fourniront un cautionnement de trois mille francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

7. Cette somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

8. La concession des lignes ci-dessus désignées est faite sans garantie d'intérêt moyennant une subvention de cent soixante-seize mille francs.

9. Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique brute de vingt-cinq mille francs.

10. Les lignes concédées formeront un tout indivisible; les lignes exécutées seront la garantie des parties restant à exécuter.

11. Il est interdit à la compagnie concessionnaire, soit de vendre les lignes concédées en tout ou en partie, soit de fusionner avec une autre compagnie, soit d'aliéner l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation du conseil général, le tout sous peine de déchéance.

Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait en double, à Lille, le 25 septembre 1873.

Les Concessionnaires,

Signé DESPRET, SCHOTSMANS.

Pour le Préfet du Nord, en congé :

Le Secrétaire général, délégué,

Signé DE PISTOYE.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 13 janvier 1874, enregistré sous le n° 46.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La concession à laquelle s'applique le présent cahier de charges comprend les chemins de fer :

1° D'Orchies à Hazebrouck, par Don;

2° De Don à la limite du département, vers Hénin-Liétard;

3° D'Artres à Denain;

4° De Denain à Saint-Amand;

5° Un chemin destiné à relier la ligne des forges de Denain à Louches à la ligne d'Artres à Denain.

Le chemin de fer d'Orchies à Hazebrouck partira de Templeuve, passera par ou près Pont-à-Marcoq, Seclin, Don, Estaires, la Gorgue, et viendra aboutir, par le chemin de fer du Nord, à ou près la station d'Hazebrouck.

Celui de Don à la limite du département, vers Hénin-Liétard, partira d'un point pris sur le chemin de fer de Lens à Armentières, passera par ou près Provin et se dirigera jusqu'à la limite du département du Pas-de-Calais, vers Carvin, Courrières et Hénin-Liétard.

Celui d'Artres à Denain partira d'un point pris sur la ligne de Valenciennes à Aulnoye, à ou près la station d'Artres, croisera la ligne projetée de Valenciennes au Cateau, dans la vallée de l'Escaut, vers Prouvy ou Thiant, et aboutira sur la ligne de Somain à Anzin, à ou près la station de Denain.

Un embranchement partira de la station de Denain et reliera aussi directement

possible cette station avec la ligne de la compagnie des hauts fourneaux et gares de Denain à Louches.

Le chemin de Denain à Saint-Amand partira d'un point pris dans ou près la station de Denain, sur la ligne de Somain à Anzin, passera par ou près Haveluy, empruntera la ligne du Nord de Douai à Valenciennes, dans la station de Wallers, et sortira de la station sans rebroussement, passera par ou près Hanon, longera la Scarpe sur la rive droite de cette rivière, pour venir se souder à la ligne de Lille à Valenciennes, au nord de la station de Saint-Amand.

1. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du dernier délai.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances qu'avec l'autorisation du département; à cet effet, les projets pour les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du département, pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

1. Le tracé et le profil des chemins de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne:

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

Les distances kilométriques des chemins de fer, comptées à partir de leur origine; la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par les chemins de fer et celle des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

5. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour les deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1^m,00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La compagnie établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui sont jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à cinq cents mètres; ce rayon pourra, toutefois, être réduit à trois cents mètres aux abords des gares. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles sont dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix millièmes par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites tant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

- 1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devront passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres (4^m,00) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) au moins.

12. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter que des ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50).

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par les chemins de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau des chemins de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder dix centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des émanations d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets des chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits de drainage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les

ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art pour la manière d'obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre de divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de première qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente grammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

20. Les chemins de fer seront séparés des propriétés riveraines par des murs, ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer, de leurs dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, et quels que soient les établissements pour donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit par l'extraction, le transport, le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des limites fortifiées, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si les lignes de chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour l'établissement des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée des chemins de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains renfermant des mines ou les traverser souterrainement, ils ne pourront être livrés à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été comblées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'autorité préfectorale. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorise

Il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive des chemins de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant des plans cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue satisfaisante aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la compagnie.

Sur les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet fera exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des stations en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la ligne et celle de la circulation ordinaire sur les points où les chemins de fer seront élevés à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues aux ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière. Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires après l'approbation du conseil général du département détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation des chemins de fer, ainsi que des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations des chemins de fer de leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état des chemins de fer, de leurs dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les chemins de fer et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien les chemins de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons des gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également desdits chemins, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le préfet aura le droit de saisir les revenus des chemins de fer et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et leurs dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera

12. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter que des ouvrages d'art pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50).

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par les chemins de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau des chemins de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder deux centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des émanations d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

		PREX		
		de péage.	de trans- port.	TOTAL
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs....	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)..<	0 037	0 018	0 055
Enfants.....	An-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)	0 010	0 005	0 015

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
---	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
2 ^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
3 ^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulière. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
4 ^e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 03	0 02	0 05
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 025	0 015	0 04
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.....			

inférieur; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 56 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de deux cent cinquante-trois mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie vis-à-vis du département, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges; elle sera évincée et recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Cette déchéance prononcée, les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, conpures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, s'en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur Lille à vingt francs ou au dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, pès compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux des chemins de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront taxés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles il auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucun marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000).

Si, toutefois, la fraction qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux voitures et objets qui ne sont pas dénommés et payés dans le tarif et qui ne dépassent pas deux mètres de longueur sur deux mètres de largeur et un mètre cube ;

2° Aux marchandises dangereuses ou explosives, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescrivent des précautions spéciales ;

3° Aux objets dont la valeur excède cent francs par kilogramme ;

4° Aux objets de grande dimension ou de grande valeur, tels que machines, au plaqué d'or ou d'argent, au meuble et au mobilier, aux machines à vapeur, machines, pierres précieuses, bijoux et autres valeurs ;

5° Aux objets de grande dimension, tels que excédants de bagages pesant isolément quatre ou cinq kilogrammes et au-dessus.

Tous les objets de grande dimension ou de grande valeur sont payés ensemble, par un seul et unique envoi, et à forfait, et sont soumis à des conditions particulières de transport, les objets dangereux sont payés à une même personne à une même destination, et sont soumis à des conditions de transport qui passeront ensemble au maximum de quatre ou cinq kilogrammes.

Le tarif de la compagnie sera soumis dans le paragraphe précédent, en ce qui

même les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles ou envois ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5^e ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, sous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées aux indigents.

Dans d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et ponctualité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent ou à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total payé pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu dans l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

38. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimés :

1^o Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train,

2^o Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur

qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins des chemins de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec les chemins de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par les chemins de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent,

pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

3° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de troisième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de même classe.

5° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne des stations.

6° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

7° La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

8° Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil électrique, les employés de la compagnie auront à décrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux traverseraient les lignes objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises par lui qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans les contrées où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni même, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles pour l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant des lignes qui font l'objet de la présente concession n'usait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, de pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

L'entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner temporairement des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale des chemins de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale des chemins de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteraient lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir au prix fixe de douze centimes (0^e 12) par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, quatre centimes (0^e 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie des chemins de fer consente à les opérer.

Dans ces derniers cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient

le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et leurs dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gendarmes champêtres.

65. Les chemins de fer seront placés sous la surveillance de l'administration; les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année à la caisse départementale du trésor public, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui seront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

66. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de trois mille francs par kilomètre concédé en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient natives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. En retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie au département jusqu'à leur complet achèvement.

67. La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

68. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

69. Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Arrêté à Lille, le 25 septembre 1873.

Les Concessionnaires,

Signé DESPRET, SCROTSMANS.

Pour le Préfet du Nord, en congé :

Le Secrétaire général, délégué,

Signé DE PISTOLE.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 13 janvier 1874, enregistré sous le n° 46.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

336. — DÉCRET qui autorise la fondation, à Grasse, d'un Établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres.

Du 27 Juin 1874.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

- Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes ;
- Sur le testament olographe du sieur *Crouet* ;
- Sur le consentement des héritiers du testateur ;
- Sur les autres pièces relatives aux legs contenus au testament, à la fondation, à Grasse, d'un établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres et à l'acquisition du local affecté à cet établissement ;
- Sur l'avis du ministre de l'intérieur ;
- La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La congrégation hospitalière des Petites-Sœurs-des-Pauvres, existant primitivement à Rennes et actuellement à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), en vertu des décrets des 9 janvier 1856⁽¹⁾ et 22 avril 1869⁽²⁾, est autorisée à fonder à Grasse (Alpes-Maritimes) un établissement de sœurs de son ordre, à la charge, par les membres de cet établissement, de se conformer aux statuts adoptés par la maison mère et approuvés par ordonnance du 8 juin 1828⁽³⁾.

2. La supérieure générale de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), est autorisée à acquérir, au nom de cette congrégation, de la demoiselle *Isnard*, moyennant une somme de trente-quatre mille francs, égale au montant de l'estimation, et aux autres clauses et conditions énoncées dans un acte sous seings privés du 14 janvier 1873, une propriété située à Grasse (Alpes-Maritimes), servant de maison conventuelle à l'établissement de sœurs de cet ordre.

Il sera passé acte public de cette acquisition, dont le prix sera payé, partie avec le produit d'un legs de trente mille francs fait par le sieur *Crouet* et dont l'acceptation a été autorisée par l'article suivant du présent décret, et le surplus au moyen de dons et offrandes recueillis pour cette destination.

Cet acte sera transcrit conformément aux prescriptions de la loi du 23 mars 1855.

3. La supérieure générale de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), est autorisée à accepter, aux clauses et conditions imposées, le legs d'une somme de trente mille francs (30,000^f) fait par le sieur *Dominique Crouet*, suivant son tes-

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 355, n° 3293.

⁽²⁾ VIII^e série, Bull. 236, n° 8607.

⁽³⁾ 11^e série, Bull. 1723, n° 17,006.

tament olographe du 26 mars 1868, pour fonder à Grasse (Alpes-Maritimes) un établissement de sœurs de cet ordre chargées de recevoir des vieillards infirmes et indigents.

Conformément à la demande du conseil d'administration de la congrégation, le produit de ce legs sera employé au paiement du prix d'une acquisition d'immeuble autorisée par l'article 2 du présent décret.

4. Le curé de la paroisse de Grasse (Alpes-Maritimes) est autorisé à accepter, aux clauses et conditions imposées, le legs fait au titulaire de cette cure par le sieur *Dominique Crouet*, suivant son testament olographe du 26 mars 1868, et consistant en une rente annuelle et perpétuelle de deux cents francs, dont les arrérages devront être annuellement distribués à des pauvres honteux.

En cas de remboursement de cette rente, le capital en provenant sera placé en rentes sur l'État au nom des curés successifs de Grasse, avec mention sur l'inscription de la destination des arrérages.

5. La commission administrative des hospices de Grasse (Alpes-Maritimes) est autorisée à accepter, aux clauses et conditions imposées, le legs fait à ces établissements par le sieur *Dominique Crouet*, suivant son testament olographe du 26 mars 1868, et consistant en une somme de deux mille francs.

La somme léguée sera placée en rentes sur l'État.

6. Le bureau de bienfaisance de Grasse (Alpes-Maritimes) est autorisé à accepter, aux clauses et conditions imposées, le legs fait à cet établissement par le sieur *Dominique Crouet*, suivant son testament olographe du 26 mars 1868, et consistant en une somme de deux mille francs.

La somme léguée sera placée en rentes sur l'État.

7. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 27 Juin 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMORT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3309. — DÉCRET relatif à l'examen du Baccalauréat ès lettres

Du 25 Juillet 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 27 juillet 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;

Vu les articles 16 et 19 du décret du 17 mars 1808⁽¹⁾;

Vu l'article 14 de la loi du 14 juin 1854;

Vu le décret du 27 novembre 1864⁽²⁾;

Vu le décret du 9 avril 1874⁽³⁾;

Vu l'avis du conseil supérieur de l'instruction publique;

Le Conseil d'État entendu,

Arrêt :

Art. 1^{er}. Nul ne peut, sauf le cas de dispense, se présenter à l'examen du baccalauréat ès lettres, s'il n'est âgé de seize ans accomplis.

2. L'examen pour le baccalauréat ès lettres comprend deux séries d'épreuves.

3. Les épreuves de la deuxième série ne peuvent être subies qu'un an après que le candidat a subi avec succès celles de la première série. L'intervalle compris entre la session d'octobre-novembre et celle de juillet-août compte pour une année.

Le délai d'une année pourra être réduit à trois mois pour les candidats qui auraient dix-neuf ans accomplis à la date des épreuves de la deuxième série.

4. Pour le jugement des épreuves de la première série, le jury est formé de trois membres de la faculté des lettres.

Pour le jugement des épreuves de la seconde série, il est formé de deux membres de la faculté des lettres et d'un membre de la faculté des sciences.

5. Les agrégés des facultés et, à leur défaut, des docteurs désignés annuellement par le ministre, après avis des doyens et du recteur, peuvent être appelés à compléter le jury d'examen.

Il peut, en outre, être adjoint au jury, sur la proposition du recteur de l'académie, un examinateur spécial pour les épreuves relatives aux langues vivantes.

6. Les épreuves de chaque série sont, les unes écrites, les autres orales.

7. Les épreuves écrites de la première série sont :

1^{re} Une version latine;

2^{re} Une composition en latin.

Les deux compositions, corrigées chacune par un membre du jury, sont jugées par le jury tout entier, qui décide quels sont les candidats admis à subir les épreuves orales.

8. Les épreuves orales de la première série consistent en explications d'auteurs et en interrogations.

Les explications portent sur les textes des auteurs français, latins et grecs prescrits dans les lycées pour la classe de rhétorique; en ce qui touche les auteurs grecs, l'examen ne portera que sur cer-

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 185, n° 3179.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 1265, n° 12,909.

⁽³⁾ 2^{de} série, Bull. 199, n° 2992.

taines parties de leurs œuvres, désignées tous les trois ans par arrêté ministériel.

Les interrogations portent : 1° sur les parties de l'histoire et de géographie enseignées en rhétorique dans les lycées; 2° sur les principales notions de rhétorique et de littérature classique.

9. Les épreuves écrites de la seconde série sont :

- 1° Une composition française sur un sujet de philosophie;
- 2° La traduction en français d'un texte de langue vivante.

Les dispositions prescrites par l'article 7 pour la première le sont également pour la deuxième.

10. Les épreuves orales de la seconde série consistent en interrogations : 1° sur les parties de la philosophie, de l'histoire et de géographie enseignées dans la classe de philosophie des lycées; 2° sur les sciences, dans la limite du plan d'études des lycées pour les classes des lettres; 3° et sur une langue vivante.

11. Toutes les parties de l'examen sont obligatoires, soit à l'épreuve écrite, soit à l'épreuve orale; l'ajournement ne peut être prononcé qu'en vertu d'une délibération du jury.

12. Les candidats qui produisent le diplôme de bachelier en sciences sont dispensés de la partie scientifique des épreuves du baccalauréat ès lettres.

13. Tout bachelier en sciences qui aura subi avec succès la première épreuve du baccalauréat ès lettres et qui aura été déclaré admissible aux épreuves orales de l'examen pour l'école polytechnique ou l'école militaire de Saint-Cyr pourra prendre les trois premières inscriptions à la faculté de droit ou à la faculté de médecine et n'aura qu'à avoir subi la deuxième épreuve du baccalauréat ès lettres.

14. Les droits à percevoir par le trésor pour le baccalauréat ès lettres sont fixés ainsi qu'il suit :

Examens (deux à 30').	60'	} 120'
Certificats d'aptitude (deux à 10').	20	
Diplôme	40	

Le candidat consignera quarante francs avant la première série d'épreuves et quatre-vingts francs avant la deuxième.

Lorsque le candidat est ajourné pour la première série, il lui est remboursé la somme de dix francs sur les quarante francs qu'il a consignés.

Lorsqu'il est ajourné pour la deuxième série, il lui est remboursé cinquante francs sur les quatre-vingts francs qu'il a consignés.

15. Tout candidat qui, sans excuse jugée valable par le jury, ne répond pas à l'appel de son nom le jour qui lui a été indiqué, est renvoyé à une autre session et perd le montant des droits d'examen qu'il a consignés.

16. La division des épreuves deviendra obligatoire à dater du 1^{er} octobre 1875.

Jusqu'à cette époque, elle sera facultative; les candidats qui

présenteront à la première série des épreuves ne seront interrogés, en ce qui concerne l'histoire et la géographie, que sur les matières actuellement comprises dans le programme de rhétorique.

17. Jusqu'à la fin de l'année scolaire 1874-1875, les candidats au baccalauréat qui auront été ajournés pour la première série pourront, à leur choix, renouveler cette même épreuve ou subir l'examen du baccalauréat en une seule épreuve, dans les conditions fixées par les anciens règlements.

18. Les candidats qui auront échoué à l'examen du baccalauréat en une seule épreuve pourront, jusqu'en octobre-novembre 1876 inclusivement, subir de nouveau l'examen d'après les règlements des 11 novembre 1864 et 19 mai 1870, ou, s'ils le préfèrent, se présenter au baccalauréat en deux épreuves.

19. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Journal officiel.

Fait à Versailles, le 25 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 310. — DÉCRET relatif aux Vacances de la Cour des Comptes
pour l'année 1873.

Du 2 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 4 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La cour des comptes prendra ses vacances, en la présente année, du 1^{er} septembre au 31 octobre, sous les réserves ci-après déterminées.

2. Il y aura, pendant ce temps, une chambre de vacations composée d'un président de chambre et de six conseillers maîtres, laquelle tiendra ses séances au moins trois jours par semaine.

3. La chambre des vacations connaîtra de toutes les affaires attribuées aux trois chambres, sauf celles qui seront exceptées par un comité composé du premier président, des présidents de chambre et

du procureur général. Le jugement de ces dernières sera renvoyé à la chambre compétente.

4. La chambre des vacations sera composée, en 1874, de :

M. Roy, président de la troisième chambre, président;

MM. Briatte,

Dubois de l'Etang,

Bartholdi,

O'Donnell,

Béchet,

Jard-Panvillier,

conseillers maîtres.

M. Jard-Panvillier, conseiller maître, remplacera le procureur général, en cas d'absence.

M. Lamotte, commis greffier attaché à la troisième chambre, remplira l'office de greffier de la chambre des vacations; il remplacera le greffier en chef, lorsque ce dernier s'absentera avec l'autorisation du premier président.

5. Le premier président désignera ceux des conseillers référendaires qui pourront prendre part aux vacances sans préjudice pour le service de la cour. Il ne pourra, dans aucun cas, donner de congés à plus de la moitié des conseillers référendaires.

Cette disposition est applicable aux auditeurs-rapporteurs.

Les congés des autres auditeurs seront réglés par le premier président selon les besoins du service.

6. L'absence qui aura lieu en vertu des dispositions qui précèdent sera comptée comme temps d'activité.

7. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 2 Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

N° 3311. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction, entre le col de Bluffy et la plaine d'Alex, de la route départementale n° 7, d'Annecy à Bonneville par Thônes (Haute-Savoie), suivant la direction générale approuvée par le conseil général et indiquée par une ligne rouge sur un plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 20 Mars 1874.*)

N° 3312. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour le dévasement des ports de Granville et de Cherbourg (Manche), conformément aux dispositions du projet et à l'avis, en date du 14 février 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à cent quatre-vingt mille francs, sera imputée sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Travaux ordinaires des ports maritimes*). (*Paris, 9 Avril 1874.*)

N° 3313. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation du Rhône au passage du Grand-Camp (Rhône), conformément aux dispositions générales d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à la somme de trois cent quarante mille francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux extraordinaires d'amélioration des rivières. (*Paris, 10 Avril 1874.*)

N° 3314. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la station de Luxé (Charente), ligne de Tours à Bordeaux, sur les terrains désignés par un trait rouge au plan d'ensemble produit par la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains mentionnés à l'article précédent, la compagnie d'Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux années, à partir de la promulgation du présent décret.

3° En conséquence, lesdits terrains seront incorporés au chemin de fer d'Orléans à Bordeaux et feront retour à l'État à l'expiration de la concession, comme le chemin de fer lui-même. (*Paris, 14 Avril 1874.*)

N° 3315. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. Londès (*Anne-Scipion-Henri-Édouard*), propriétaire, né le 25 octobre

octobre 1823, à Besouze, arrondissement de Nîmes (Gard), y demeure est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de Payen de l'Hôtel de Lagarde*, et à s'appeler, à l'avenir, *Londès de Payen de l'Hôtel de Lagarde*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an 10 et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État (Versailles, 30 Juillet 1874.)

N° 3316.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Labenne* (Henri), né le 14 octobre 1850, à Saint-Vincent-de-Saint-Martin, arrondissement de Dax (Landes), employé de commerce, demeurant à Bordeaux, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Rougier*, et à s'appeler, à l'avenir, *Labenne-Rougier*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an 10 et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État (Versailles, 4 Août 1874.)



Certifié conforme :

Paris, le 17^e Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne, pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 219.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3317. — *Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession à MM. de Mieulle et compagnie des Chemins de fer : 1° de Bourges à Gien ; 2° d'Argent à Beaune-la-Rolande.*

Du 17 Juin 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 26 juin 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer ci-après :

- 1° De Bourges à Gien ;
- 2° D'Argent à Beaune-la-Rolande.

2. Est approuvée la convention provisoire passée, le 17 juin 1874, entre le ministre des travaux publics et M. *Anatole-Honoré de Mieulle*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation, ladite convention portant concession à M. *de Mieulle*, ès nom qu'il agit, des chemins de fer énoncés à l'article 1^{er} ci-dessus.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie pour l'exécution et la mise en exploitation desdits chemins de fer.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié au moins du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains, en travaux ou en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et d'exploitation, sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics et inséré au Journal officiel.

4. Ladite convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'enregistrement de trois francs (3').

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 17 Juin 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER, LOUIS DE SÈVE,
V^e BLIN DE BOURDON, E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-quatorze, et le dix-sept du mois de juin,
Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et M. Anatole-Honoré de Mielle, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à M. de Mielle, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

- 1^o De Bourges à Gien ;
- 2^o D'Argent à Beaune-la-Rolande.

2. M. de Mielle, du nom qu'il agit, s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'article 1^{er} ci-dessus, sans subvention ni garantie d'intérêts, dans le délai de quatre ans, à partir de la loi qui approuvera la présente convention.

3. Lesdits chemins de fer seront régis par le cahier des charges annexé à la présente convention.

4. Le concessionnaire devra constituer une société anonyme suivant les dispositions de la loi du 24 juillet 1867. Aucune action ou promesse d'action ne pourra être négociée qu'après cette constitution.

Cette société devra se renfermer strictement, à moins d'autorisation spéciale dans l'objet de la présente concession ou des autres concessions de chemins de fer qui pourront lui être faites ultérieurement.

Fait à Versailles, les jour, mois et an que dessus.

Signé E. CAILLAUX.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Signé AN. DE MIELLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Bourges à Gien se détachera de la ligne d'Orléans à Sancerre, à ou près Bourges, passera à ou près Argent et aboutira à ou près Gien, soit sur la ligne de Paris à Nevers par le Bourbonnais, soit sur la ligne d'Orléans à Gien.

La ligne d'Argent à Beanne-la-Rolande passera par Lorris, Bellegarde et aboutira sur la ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis, à ou près la station de Beaune. Elle se raccordera avec les lignes d'Orléans à Gien et d'Orléans à Châlons.

Toutes réserves sont faites au sujet du passage de la Loire, tant pour la ligne de Bourges à Gien que pour celle d'Argent à Beanne-la-Rolande, la compagnie demeurant tenue de se soumettre à toutes les dispositions qui pourraient lui être prescrites ultérieurement à cet égard.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

- 1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;
- 2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessous, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis pour deux voies; les ouvrages d'art et les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1^m,00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à quatre cents mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à seize millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celle de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

- 1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu dans les conditions stipulées dans l'article 13.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter

les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) au moins.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter que des ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50).

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types des barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes, sur les routes modifiées, ne pourra excéder trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette limite, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'État et de la compagnie.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'éclairage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins

publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant des voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur cinquante mètres de longueur au moins de chaque côté des passages d'eau ou des stations;

3° Et enfin dans toutes les parties où l'administration le jugera nécessaire.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et les dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau interceptés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages et conques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ces travaux, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux militaires.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou des traverses souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Le marché général pour l'emploi du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Après la reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-dessus déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les plans cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; ils seront également faits sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines. Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures ser-

vant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir à partir du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 ci-dessus.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se metait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

La ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Et à toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Le produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Dans le cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemins de fer, si le Gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par le présent cahier de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à une notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de un million (1,000,000) qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 63, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

39. Faut-il par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faite aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative n'est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas définitivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépen-

dances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure d'aucune constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)....	0 037	0 018	0 054
Enfants....	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			

Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0^{fr} 30).....

0 010 0 005 0 015

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doubles.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huiles, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Café. — Vin de France. — Cacao. — Sucre. — Café. — Dragées. — Encens. — Tresses. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
2 ^e classe. — Riz. — Grains. — Farines. — Légumes farinés. — Blé. — Maïs. — Chaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Charbon et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de charbon. — Peaux. — Cuir. — Planches. — Matériaux.			

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAL
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 10
0 050	0 025	0 075
0 037	0 018	0 054
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 20	0 16	0 36
0 09	0 07	0 16

— Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes.
— Colons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière.
— Lierre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plombs et autres
métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.
Pêches. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais
autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons.
— Nèbres. — Argilles. — Briques. — Ardoises.....
— Charbon. — Houille. —
— Cendre. —
— Engrais. —
— Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. —
— Matériaux de fer. — Cailloux et sables.....

Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres,
sans que la taxe puisse être supérieure
à 5 francs.....
Pour le parcours de 101 à 300 kilo-
mètres, sans que la taxe puisse être su-
périeure à 12 francs.....
Pour le parcours de plus de 300 kilo-
mètres.....

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 05	0 03	0 08
0 03	0 02	0 05
0 025	0 015	0 04

VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de
convoi).....
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de
convoi).....
Wagon de sept à dix tonnes.....
Wagon de plus de dix tonnes.....

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant
pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs,
soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal
à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender mar-
chant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être
inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette
dans l'intérieur.....

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans
l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront
lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront
doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix,
voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voi-
tures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voya-
geurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième
classe.

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix
ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

1^{re} SERVICE DES POMPES FUNÉBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cer-
cueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture
à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera
transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour
être transporté par train express dans une voiture spéciale sera
soumis au tarif de.....

0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30
0 60	0 40	1 00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru tout en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq, jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulier de Gray à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes secs, neufs, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble au plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature au plus de quarante kilogrammes.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 2 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures, fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares, les magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise aux destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue

de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous les moyens de transport.

15. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

16. La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

17. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

3° Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avvertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

5° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue.

6° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

7° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

8° La compagnie ne pourra être tenue d'établir de convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

9° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requiert l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

10° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

11° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

12° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir à une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

13° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième

classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, et aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi régulier les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, des condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, l'usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux places. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0^e 20^e) par wagonnet et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes détenus recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie seront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour

transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques. La compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre des Travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais des fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de télégraphie de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie. La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de chemins nationaux, départementaux ou vicinaux, de chemins de fer ou de canaux, il n'empêcherait la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour que cela ne résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier de charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il ne résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler sur leurs voies, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Dans ce cas, ces compagnies ne payeront le prix du péage que sur le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant toujours considéré comme ayant été parcouru en entier.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'usait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété devra payer une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement,

ment joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, cinquante pour cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de payer l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement, les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

La redevance à payer à la compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites stations, il sera statué par le ministre des travaux publics, les deux compagnies entendues.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines, carrières ou d'usines et d'établissements commerciaux qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires des mines, carrières, usines et établissements commerciaux, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause de gêne pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui lui paraîtront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements rattachés destinés à faire communiquer des établissements de mines, de carrières ou d'usines ou des établissements commerciaux avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de dix kilomètres. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus de dix, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et la suppression de la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice.

tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0'04") par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Le kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans le dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Le wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé au wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

Le surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les autres, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront imposés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces constructions pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, devront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de matériel de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront également les indemnités des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Pour pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de cent vingt francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de un million (1,000,000) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

69. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 17 juin 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER, LOUIS DE SÈVE,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE, V^e BLIN DE BOURDON.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3318. — *DÉCRET qui place parmi les Instruments de pesage et de mesure légaux l'Appareil automatique désigné sous le nom de Mesureur-Compteur pour les Grains.*

Du 15 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu la loi du 4 juillet 1837 ;

Vu l'article 12 de l'ordonnance du 17 avril 1839⁽¹⁾ ;

Vu le décret du 26 février 1873⁽²⁾ ;

Vu l'avis du comité consultatif des arts et manufactures ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. A dater de la promulgation du présent décret, l'appareil automatique désigné sous le nom de *mesureur-compteur*, pour grains, imaginé par le sieur *Boulay*, sera placé parmi les instruments de pesage et de mesurage légaux et reçu à la vérification et au poinçonnage.

2. Cet appareil sera compris dans les mesures de capacité légale. La taxe de poinçonnage et de vérification sera calculée d'après la nature et le nombre des unités de mesure employées dans l'appareil.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 15 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

⁽¹⁾ IX^e série, Bull. 645, n° 7909.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 121, n° 1842.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

359. — *DÉCRET qui supprime le service du Mesurage des Pierres et Moellons destinés aux Constructions publiques et particulières de la Ville de Paris.*

Du 18 Juillet 1874.

LA PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris, en date du 22 janvier 1874, tendant :

1° A la suppression du service des arrivages des pierres;

2° A la modification des droits d'octroi sur les pierres et les moellons;

Vu l'avis du préfet de la Seine, du 6 mars suivant;

Vu le décret du 11 juin 1811, relatif au mesurage des pierres destinées aux constructions publiques et particulières de la ville de Paris;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Est supprimé le service du mesurage des pierres et moellons destinés aux constructions publiques et particulières de la ville de Paris, tel qu'il a été établi par le décret du 11 juin 1811, ainsi que la taxe du mesurage y afférente.

2. A partir de la publication du présent décret, les droits sur les pierres et les moellons, à l'octroi de la ville de Paris, seront perçus conformément au tarif ci-après, savoir :

Pierres de taille, dalles et carreaux de pierre de toute espèce, par mètre cube	3 ^{fr} 50 ^c
Moellons de toute espèce et meulière de toute dimension, par mètre cube	1 00

Ces taxes sont passibles de deux décimes additionnels pour franc.

Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3320. — DÉCRET relatif à la Contribution spéciale à percevoir, en
pour les Dépenses de la Chambre de commerce de Sedan.

Du 18 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu les articles 11 à 16 de la loi de finances du 23 juillet 1820, l'article 16 de la loi du 14 juillet 1838 et l'article 33 de la loi du 25 avril 1844;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation des dépenses et recettes de l'exercice 1874.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Une contribution spéciale de la somme de quatre cent quatre-vingt-cinq francs (1,485^f), nécessaire au paiement des dépenses de la chambre de commerce de Sedan (Ardennes), sur le budget approuvé, sur la proposition de la chambre, par le ministre de l'agriculture et du commerce, plus cinq centimes par franc pour couvrir les non-valeurs et trois centimes aussi par franc pour venir aux frais de perception, sera répartie, en 1874, sur les communes du département désignées par l'article 33 de la loi du 25 avril 1844, en ayant égard aux additions et modifications autorisées par les lois ultérieures sur les patentes.

2. Le produit de ladite contribution sera mis, sur les mandats du préfet, à la disposition de la chambre de commerce, qui rendra compte de son emploi au ministre de l'agriculture et du commerce.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

N° 3321. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal de secours dérivé du Verdon, destiné à compléter l'alimentation du canal de Pontoise, en cas d'insuffisance des eaux du Colostre, communes de Gréoux (Basses-Alpes) et de Vinon (Var). (Versailles, 29 Mars 1874.)

F 3322. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant affectation au service des ponts et chaussées de l'ancien corps de garde 46 de la place déclassée d'Avesnes (Nord), d'une contenance d'un are neuf centiares vingt-huit centièmes, lequel est représenté par une teinte jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret. (*Versailles, 29 Mars 1874.*)

F 3323. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration de la rive droite du port de Bordeaux (Gironde), entre le pont métallique à la pointe de Queyriès, conformément aux dispositions du projet et des plans, en date des 13 mai 1869, 26 décembre 1872 et 5 février 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

Les travaux énoncés à l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit, à la date du 28 mars 1870, par le conseil municipal de Bordeaux, de contribuer à la dépense de ladite entreprise pour une somme de quatre-vingt-six mille trois cent trois francs quatre-vingt-deux centimes.

Le surplus de la dépense restant à la charge de l'État, soit la somme de cent treize mille six cent quatre-vingt-seize francs trente-huit centimes, sera prélevé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des ports maritimes de commerce*). (*Versailles, 29 Mars 1874.*)

F 3324. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Est déclaré d'utilité publique l'établissement à Auch (Gers) d'une pépinière destinée aux plantations des routes départementales, conformément aux dispositions d'un plan qui restera annexé au présent décret.

L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ce travail, en se conformant aux dispositions des articles II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. (*Versailles, 29 Mars 1874.*)

F 3325. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) qui supprime le commissariat spécial de police de Saint-Mathieu-de-Tréviers (Hérault). (*Paris, 2 Mai 1874.*)

F 3326. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Il est créé à Châteauneuf-du-Faou (Finistère) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Plonévez-du-Faou, Lennon, Landeleau, Saint-Goazec et Saint-Thois
(*Paris, 2 Mai 1874.*)

N° 3327. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire spécial de police de Bléré (Indre) est étendue sur la commune de la Croix
(*Paris, 2 Mai 1874.*)

N° 3328. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire spécial de police de Confolens (Charente) est étendue sur les communes de Manot, Ansac, Saint-Maurice, Lesterps, Esse, Brillac et Saint-Germain.
(*Versailles, 13 Mai 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 21^r Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin
au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 220.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Loi qui accorde une Pension, à titre de Récompense nationale, à M. Pasteur, membre de l'Institut de France et professeur à la Faculté des sciences de Paris.

Du 18 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 1^{er} août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Il est accordé à M. Pasteur une pension annuelle et viagère de douze mille francs (12,000^f), à titre de récompense nationale.

2. Cette pension sera inscrite au livre des pensions civiles du trésor public, avec jouissance à partir de la promulgation de la présente loi; elle ne sera pas sujette aux lois particulières du cumul; elle sera payée par moitié sur la veuve de M. Pasteur.

Décreté en séance publique, à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3330. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux-Arts un Crédit supplémentaire de 20,989 fr. 95 cent. sur l'exercice 1873, et annule une somme égale sur l'exercice 1874.*

Du 29 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 31 juillet 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'Instruction publique, des cultes et des beaux-arts (section 1^{re}, chapitre xvii), sur l'exercice 1873, un crédit de vingt mille neuf cent quatre-vingt-neuf francs quatre-vingt-quinze centimes (20,989^f 95^c), en augmentation des crédits votés par la loi de finances du 20 décembre 1872.

2. Une somme égale de vingt mille neuf cent quatre-vingt-neuf francs quatre-vingt-quinze centimes (20,989^f 95^c) est annulée des crédits alloués au budget du même ministère (exercice 1874, section, même chapitre) par la loi de finances du 29 décembre 1873.

3. Il sera pourvu à la dépense spécifiée en l'article 1^{er} au moyen des ressources de l'exercice 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 29 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VARENNES,
V^{te} BLIN DE BOURDON, LOUIS DE SÉGUIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

*Le Ministre de l'Instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,*

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

331. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances, sur le chapitre des exercices clos du Budget de 1874, un Crédit de 2,806 fr. 79 cent.*

Du 3 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Il est alloué au ministre des finances, sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses des exercices clos au budget d'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1874, un crédit de deux mille huit cent six francs soixante-dix-neuf centimes (2,806^{fr} 79^{cent}), applicable au chapitre XXXIII du budget de ce Ministère (*Supplément à la dotation de la Légion d'honneur*).

Adopté en séance publique, à Versailles, le 3 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE, V^{me} BLIN
DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

332. — *Loi qui autorise le département d'Indre-et-Loire à s'imposer extraordinairement.*

Du 3 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le département d'Indre-et-Loire est autorisé, sur la demande que le conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement pendant deux ans, à partir de 1875, un centime (0^{fr} 01^{cent}) additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le

produit sera consacré au paiement d'une subvention destinée à amener le casernement des troupes.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum aura été fixé par la loi de finances en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 3 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE, V^e DE
DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3333. — *Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un Emprunt.*

Du 3 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département des Vosges est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, le 15 avril 1874, emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de sept cent quatre-vingt-quatre mille francs (784,000^f), qui sera affectée aux travaux des chemins ordinaires.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

1° Le nom des communes auxquelles le département a entendu se substituer ;

2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles dans le montant de l'emprunt ;

3° La situation financière des communes.

2. Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt autorisé par l'article 1^{er} seront imputés sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 3 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE, V^{ie} BLIN
DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

№ 3334. — *Loi qui autorise la ville de Granville à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 3 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Granville (Manche) est autorisée à emprunter, moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent (5 p. o/o), la somme de trois cent mille francs (300,000^f), remboursable en quinze ans, à partir de 1885, sur ses revenus ordinaires, pour subvenir à l'établissement d'une nouvelle distribution d'eau.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

La même ville est, en outre, autorisée à s'imposer extraordinairement, par addition au principal de ses quatre contributions directes, dix centimes (0^f 10^c) pendant cinq ans, à partir de 1879, et vingt centimes (0^f 20^c) en 1884 et 1885. Le produit de cette imposition,

devant s'élever en totalité à quatre-vingt-seize mille sept cent cinquante francs (96,750^{fr}), servira à compléter les ressources nécessaires au paiement des dettes de la caisse municipale et au service des intérêts de l'emprunt ci-dessus, de 1874 à 1885.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 3 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE, V^{me} BEL
DE BOURDON.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3335. — *Loi qui approuve le Traité conclu à Saigon, le 15 mars 1874, entre la France et le Royaume d'Annam.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Président de la République française est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter le Traité conclu à Saigon, le 15 mars 1874, entre la France et le Royaume d'Annam. Une copie authentique de ce Traité sera annexée à la présente loi⁽¹⁾.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DEGAZES.

⁽¹⁾ Le texte de ce Traité sera promulgué officiellement après l'échange des ratifications des Puissances contractantes.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3336. — Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire de 10,000 francs, en addition au chapitre III du Budget du Gouvernement général civil de l'Algérie, et annule une Somme égale au chapitre IX du même Budget.

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ la loi dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, en addition au chapitre III (*Publications, expositions, missions, etc.*) du budget des dépenses ordinaires du gouvernement général de l'Algérie, un crédit supplémentaire de dix mille francs (10,000^f).

2. Une somme de dix mille francs (10,000^f) est annulée au chapitre IX du même budget (*Services maritime et sanitaire*).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3337. — Loi portant répartition, pour l'exercice 1875, du fonds de subvention affecté aux Dépenses des départements.

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La répartition du fonds de subvention affecté par l'article 58 de la loi du 10 août 1871 aux dépenses des départements qui, en raison de leur situation financière, doivent recevoir une allocation sur les fonds généraux du budget, est réglée, pour l'exercice 1875, conformément au tableau ci-annexé.

Une somme de vingt mille francs (20,000^f) est laissée, comme fonds de réserve, à la disposition du ministre de l'intérieur, pour

frais d'impressions, dépenses diverses et imprévues du service départemental.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

*État de répartition du fonds de subvention affecté aux dépenses du budget ordinaire
des départements (exercice 1875).*

DÉPARTEMENTS.	ALLOCATION.	DÉPARTEMENTS.	ALLOCATION.
Ain	116,000 ^f	Lozère.....	142,000 ^f
Allier.....	54,000	Marne (Haute).....	18,000
Alpes (Basses).....	154,000	Mayenne.....	52,000
Alpes (Hautes).....	125,000	Meurthe-et-Moselle.....	14,000
Alpes-Maritimes.....	180,000	Meuse.....	10,000
Ardèche.....	174,000	Morbihan.....	26,000
Ardennes.....	11,000	Nièvre.....	60,000
Ariège.....	121,000	Pyrénées (Basses).....	95,000
Aube.....	34,000	Pyrénées (Hautes).....	75,000
Aveyron.....	62,000	Pyrénées-Orientales.....	89,000
Bouches-du-Rhône.....	30,000	Rhône.....	60,000
Cantal.....	58,000	Saône (Haute).....	20,000
Cher.....	133,000	Savoie.....	211,000
Corrèze.....	84,000	Savoie (Haute).....	244,000
Corse.....	237,000	Seine.....	65,000
Côtes-du-Nord.....	30,000	Sèvres (Deux).....	35,000
Creuse.....	105,000	Tarn.....	20,000
Dordogne.....	9,000	Tarn-et-Garonne.....	8,000
Doubs.....	14,000	Var.....	55,000
Drôme.....	50,000	Vaucluse.....	117,000
Finistère.....	42,000	Vendée.....	37,000
Gers.....	9,000	Vienne.....	80,000
Indre.....	135,000	Vienne (Haute).....	95,000
Indre-et-Loire.....	10,000	Vosges.....	65,000
Jura.....	9,000	Territoire de Belfort.....	7,000
Landes.....	137,000		
Loir-et-Cher.....	52,000		
Loire (Haute).....	55,000		
Lot.....	50,000		
		TOTAL.....	3,980,000

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 4 août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3338. — *LOI relative aux Dépenses du casernement de l'armée.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il sera pourvu aux dépenses du casernement de l'armée, jusqu'à concurrence de quatre-vingt-huit millions de francs (88,000,000'), au moyen de fonds de concours demandés aux départements ou aux villes à titre gratuit ou onéreux.

2. Les fonds de concours à titre onéreux stipulés dans les conventions à passer avec les départements et les villes, et remboursables par l'État, ne pourront pas dépasser la somme de cinquante-sept millions de francs (57,000,000'). Ils seront remboursables au taux maximum de cinq pour cent (5 p. o/o) d'intérêt, en douze ans au moins et quinze ans au plus.

3. Les emprunts à contracter par les départements et les villes pour faire face aux fonds de concours fournis à l'État à titre onéreux ou gratuit seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des départements et des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date de la loi d'autorisation ou des décrets prévus par l'article suivant.

4. Pendant la durée de la prorogation résultant de la résolution du 31 juillet 1874, le Président de la République est autorisé, à charge de rendre compte dans le mois qui suivra la reprise des séances :

1° A sanctionner les conventions à intervenir entre l'État et les départements ou les communes relativement aux fonds de concours prévus aux articles 1^{er} et 2 ;

2° A approuver les emprunts et les ressources extraordinaires de toute nature votés dans ce but par les conseils municipaux et les conseils généraux.

5. Les décisions prévues à l'article 4 seront rendues en conseil des

ministres, sous le contre-seing des ministres de l'intérieur, de guerre et des finances.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 333g. — *Loi qui impose d'office la commune de Bons (Haute-Savoie) pour le payement d'une Dette résultant de condamnations judiciaires.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1873.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Il sera imposé d'office sur la commune de Bons (Haute-Savoie), en douze années, à partir de 1875, par addition au principal de ses quatre contributions directes, la somme de vingt deux mille deux cent trente-six francs (22,236'), répartie ainsi qu'il suit :

En 1875, 2,002',	représentant 89' environ.
En 1876, 2,002,	représentant 89 environ.
En 1877, 2,002,	représentant 89 environ.
En 1878, 1,840,	représentant 81 1/2 environ.
En 1879, 1,780,	représentant 79 1/2 environ.
En 1880, 1,720,	représentant 76 1/2 environ.
En 1881, 1,760,	représentant 78 environ.
En 1882, 1,795,	représentant 80 environ.
En 1883, 1,785,	représentant 79 environ.
En 1884, 1,792,	représentant 80 environ.
En 1885, 1,815,	représentant 81 environ.
En 1886, 1,943,	représentant 86 environ.

Le produit de cette imposition servira à solder, en principal et intérêts, la dette résultant des condamnations prononcées contre la

communale par arrêtés du conseil de préfecture de la Haute-Savoie,
en date des 13 novembre 1867 et 22 décembre 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3340. — *Loi qui autorise le département des Ardennes
à contracter un Emprunt.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit:

Art. 1^{er}. Le département des Ardennes est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser six pour cent (6 p. o/o), une somme de trois cent trente mille francs (330,000^f), destinée à augmenter le montant des indemnités attribuées aux victimes de la guerre en exécution de la loi du 7 avril 1873.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

2. Le département des Ardennes est également autorisé à s'imposer extraordinairement pendant vingt-trois ans, à partir de 1875, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au ser-

vice des intérêts de l'emprunt à réaliser en vertu de l'article 1^{er} ci-dessus.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3341. — *Loi qui autorise la ville de Boulogne-sur-Mer à contracter un Emprunt.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 11 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser six pour cent (6 p. o/o), une somme de sept cent mille francs (700,000^f), remboursable en vingt ans, à partir de 1884, sur ses revenus ordinaires, pour subvenir à la construction d'un nouvel hospice et de deux salles d'asile, à l'élargissement des rues de l'Ancien-Rivage et du Sautoir et au paiement de travaux d'appropriation à exécuter au petit séminaire.

Cet emprunt sera réalisé, jusqu'à concurrence de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), auprès des hospices de Boulogne, conformément aux offres de la commission administrative, qui sera autorisée à aliéner, à cet effet, des inscriptions de rente représentant un capital de pareille somme. Le complément de quatre cent cinquante mille francs (450,000^f) sera réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

F3342. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Guipavas (Finistère).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1877 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de Guipavas (Finistère) une surtaxe de treize francs (13^f) par hectolitre d'alcool par contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3343. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Kerlouan (Finistère).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Kerlouan, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3344. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de Lannion (Côtes-du-Nord).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1877 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de Lannion, département des Côtes-du-Nord, les surtaxes ci-après :

en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	0' 78°
res, poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 38
ool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	3 90
inthe (volume total), par hectolitre.....	3 90

Les surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1'20°) sur les vins, de cinquante centimes (0'50°) sur les eaux-de-vie et de six francs (6') sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3345. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Rumengol (Finistère).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1878 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Rumengol, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18') par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3346. — *Loi qui autorise la Chambre de commerce de Bordeaux à faire l'État l'avance d'une somme de 4,500,000 francs, pour achever le Bassin à flot en construction dans ce Port et pour y construire une forme de Radoub.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Bordeaux, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 26 novembre 1873, d'avancer à l'État une somme de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000^f), pour être affectée à l'achèvement du bassin à flot en cours d'exécution dans ce port en vertu du décret du 27 juillet 1867 et à la construction d'une forme de radoub dans le même bassin.

2. La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de quatre millions cinq cent mille francs, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions

utaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0'45 p. o/o).
 3. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce, jusqu'à concurrence de ladite somme de quatre millions cinq cent mille francs, porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4 1/2 o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875. La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par le décret du 6 juin 1858 et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme formant cette différence. Ce droit, fixé à vingt centimes (0'20) par tonneau de jauge par le décret précité, sera porté à vingt-cinq centimes (0'25) à partir du 1^{er} janvier 1875. Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
 VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3347. — *Loi qui autorise le Ministre des Travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la Chambre de commerce du Havre d'avancer à l'État la somme de 6 millions de francs, à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le Port de cette ville.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 16 octobre 1873, 19 fé-

vrier, 26 mars et 26 juin 1874, d'avancer à l'État la somme de millions de francs (6,000,000'), à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port du Havre en vertu du décret du 18 juillet 1870.

2. La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de six millions (6,000,000'), montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0' 45 p. o/o).

3. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce jusqu'à concurrence de ladite somme de six millions (6,000,000') porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4' 50 p. o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4' 50 p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par les lois des 14 juillet 1866 et 22 juillet 1870, et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE BILLET,
VANDIER, FELIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3348. — *Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Port de Marseille et autorise le Ministre des Travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la Chambre de commerce de cette ville d'avancer à l'État la somme de 15 millions de francs, à l'effet d'assurer l'exécution de ces travaux.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Marseille, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé à la date du 4 avril 1874 et adopté par le conseil général des ponts et chaussées.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Marseille, en ce qu'il résulte de sa délibération du 22 mai 1874, d'avancer à l'État la somme de quinze millions de francs (15,000,000^f), à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

3. La chambre de commerce de Marseille est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de quinze millions de francs (15,000,000^f), montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission parquée en sus de l'intérêt puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0^f 45^c p. o/o).

4. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Marseille, jusqu'à concurrence de ladite somme de quinze millions (15,000,000^f), porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, payables en termes semestriels, à partir du 15 janvier 1880.

5. Il sera établi au port de Marseille, à partir du 1^{er} janvier 1875, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de dix centimes (0^f 10^c) par tonneau de jauge sur tout navire chargé

entrant dans le port de Marseille et venant du long cours ou de pays étrangers.

Ce droit ne sera pas applicable au matériel naval de l'État.

La perception du droit susmentionné est concédée à la chambre de commerce pour couvrir la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter. Cette perception cessera aussitôt après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVA
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3349.— *Loi qui ouvre au Ministre des Travaux publics des Crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 14 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les crédits ci-après, montant ensemble à la somme de cent quatre-vingt-deux mille six cent trente-sept francs (182,637^f), sont ouverts au ministre des travaux publics sur l'exercice 1874.

Ces crédits sont répartis comme il suit :

CHAP. XVII.	Matériel des mines.....	17,637 ^f
— XXII.	Constructions et grosses réparations des bâtiments civils.....	20,000
— XLVII.	Édifices publics.....	75,000
— XLVIII ter.	Reconstruction de la colonne Vendôme.....	70,000
TOTAL ÉGAL.....		182,637

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi à l'aide des ressources créées par la loi du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINÉ, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3350. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune d'Estaires (Nord).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 12 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1877 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune d'Estaires, département du Nord, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	8 ^f
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	14
Abainthe (volume total), par hectolitre.....	14

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1^f 20^c) par hectolitre sur les vins et de six francs (6^f) par hectolitre sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINÉ, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3343. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Kerlouan (Finistère).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Kerlouan, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER.
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3344. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de Lannion (Côtes-du-Nord).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1877 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de Lannion, département des Côtes-du-Nord, les surtaxes ci-après :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	0 ^f 78 ^c
Cidres, poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 38
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	3 90
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	3 90

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1^f 20^c) sur les vins, de cinquante centimes (0^f 50^c) sur les cidres et de six francs (6^f) sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3345. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Rumengol (Finistère).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1878 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Rumengol, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDER
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3346. — *Loi qui autorise la Chambre de commerce de Bordeaux à faire l'État l'avance d'une somme de 4,500,000 francs, pour achever le Bassin à flot en construction dans ce Port et pour y construire une forme de Radoub*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Bordeaux, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 26 novembre 1873, d'avancer à l'État une somme de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000^f), pour être affectée à l'achèvement du bassin à flot en cours d'exécution dans ce port en vertu du décret du 27 juillet 1867 et à la construction d'une forme de radoub dans le même bassin.

2. La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de quatre millions cinq cent mille francs, montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions

tutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0' 45° p. o/o).

3. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce, jusqu'à concurrence de ladite somme de quatre millions cinq cent mille francs, porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4 1/2 o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par le décret du 6 juin 1868 et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme formant cette différence. Ce droit, fixé à vingt centimes (0' 20°) par tonneau de jauge par le décret précité, sera porté à vingt-cinq centimes (0' 25°) à partir du 1^{er} janvier 1875.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3347. — *Loi qui autorise le Ministre des Travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la Chambre de commerce du Havre d'avancer à l'État la somme de 6 millions de francs, à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le Port de cette ville.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 16 octobre 1873, 19 fé-

vrier, 26 mars et 26 juin 1874, d'avancer à l'État la somme de six millions de francs (6,000,000^f), à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port du Havre en vertu du décret du 18 juillet 1870.

2. La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de six millions (6,000,000^f), montant de son avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0^f 45^c p. o/o).

3. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce jusqu'à concurrence de ladite somme de six millions (6,000,000^f) porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1874.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par les lois des 14 juillet 1806 et 22 juillet 1870, et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^e DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3348. — *Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Port de Marseille et autorise le Ministre des Travaux publics à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la Chambre de commerce de cette ville d'avancer à l'État la somme de 15 millions de francs, à l'effet d'assurer l'exécution de ces travaux.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Marseille, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé à la date du 4 avril 1874 et adopté par le conseil général des ponts et chaussées.

2. Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce de Marseille, qui qu'il résulte de sa délibération du 22 mai 1874, d'avancer à l'État la somme de quinze millions de francs (15,000,000^f), à l'effet d'assurer l'exécution des travaux mentionnés dans l'article qui précède.

3. La chambre de commerce de Marseille est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas six pour cent (6 p. o/o), la somme de quinze millions de francs (15,000,000^f), montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission parquée en sus de l'intérêt puisse dépasser quarante-cinq centimes pour cent francs (0^f 45^c p. o/o).

4. Les fonds successivement versés par la chambre de commerce de Marseille, jusqu'à concurrence de ladite somme de quinze millions (15,000,000^f), porteront intérêt à quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux de quatre et demi pour cent (4^f 50^c p. o/o), s'effectuera en quinze annuités, payables en termes semestriels, à partir du 15 janvier 1880.

5. Il sera établi au port de Marseille, à partir du 1^{er} janvier 1875, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de dix centimes (0^f 10^c) par tonneau de jauge sur tout navire chargé

entrant dans le port de Marseille et venant du long cours ou pays étrangers.

Ce droit ne sera pas applicable au matériel naval de l'État.

La perception du droit susmentionné est concédée à la chambre de commerce pour couvrir la différence entre le taux d'intérêt payé par l'État à la chambre de commerce et celui qu'elle aura elle-même payé aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter. Cette perception cessera aussitôt après l'entier remboursement de la somme formant cette différence.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE BÉVIER, VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3349.— *Loi qui ouvre au Ministre des Travaux publics des Crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 14 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les crédits ci-après, montant ensemble à la somme de cent quatre-vingt-deux mille six cent trente-sept francs (182,637 francs) sont ouverts au ministre des travaux publics sur l'exercice 1874.

Ces crédits sont répartis comme il suit :

CHAP. XVII.	Matériel des mines.....	17,637 ¹
XXII.	Constructions et grosses réparations des bâtiments civils.....	20,000
XLVII.	Édifices publics.....	75,000
XLVIII ter.	Reconstruction de la colonne Vendôme.....	70,000
TOTAL ÉGAL.....		182,637

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par la présente loi à l'aide des ressources créées par la loi du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINÉ, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3350. — Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune d'Estuaires (Nord).

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 12 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1877 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune d'Estuaires, département du Nord, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	8'
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	14
Abinthe (volume total), par hectolitre.....	14

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1' 20") par hectolitre sur les vins et de six francs (6') par hectolitre sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINÉ, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3351. — *DÉCRET portant promulgation de la Convention additionnelle de poste conclus, le 15 mai 1874, entre la France et l'Italie.*

Du 11 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 13 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}.

Une Convention additionnelle à la convention de poste du 3 mars 1869 ⁽¹⁾ ayant été conclue, le 15 mai 1874, entre la France et l'Italie, l'Assemblée nationale, par une loi votée le 17 juillet 1874, l'ayant approuvée, et les ratifications en ayant été échangées à Paris, le 8 août 1874; ladite Convention additionnelle, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION ADDITIONNELLE À LA CONVENTION DE POSTE DU 3 MARS 1869 ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE.

Le Président de la République française et Sa Majesté le Roi d'Italie, désirant faciliter les relations postales de chacun des deux États avec des pays étrangers par rapport auxquels la France et l'Italie peuvent servir réciproquement d'intermédiaire, ont résolu d'assurer ce résultat au moyen d'une Convention et ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Le Président de la République :

M. le duc *Decazes*, député à l'Assemblée nationale, ministre des affaires étrangères, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, etc. etc. ;

Sa Majesté le Roi d'Italie :

M. le chevalier *Nigra*, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à Paris, grand-croix de l'ordre des Saints Maurice et Lazare, grand-croix de l'ordre de la Couronne d'Italie, grand officier de la Légion d'honneur, etc. etc. ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ART. 1^{er}. A partir du jour où les dépêches closes échangées entre l'Italie et la Grande-Bretagne reprendront la voie de Modane et de Calais, le Gouvernement français établira entre Mâcon et Modane un train-poste quotidien, aller et retour, en correspondance avec le courrier de nuit fonctionnant entre Paris et Calais.

(1) XI^e série, Bull. 1720, n° 16,986.

Il est entendu, toutefois, que dans le cas où le produit, pour le trésor français, du transit des dépêches closes dont il s'agit ne couvrirait pas les frais d'entretien du nouveau train-poste susmentionné, le Gouvernement français aura le droit de supprimer ce train, après avoir averti le Gouvernement italien un mois à l'avance.

2. Par exception aux dispositions de l'article 19 de la convention du 3 mars 1869, entre la France et l'Italie, l'administration des postes de l'Italie payera à l'administration des postes de France, savoir :

1° Pour les objets compris dans les dépêches closes qui seront échangées entre l'Italie et la Grande-Bretagne, la somme de quinze francs par kilogramme de lettres, poids net, et celle de un franc par kilogramme d'échantillons de marchandises, de journaux et autres imprimés, aussi poids net;

2° Pour les objets compris dans les dépêches closes qui seront échangées entre l'Italie et la Belgique, la somme de dix francs par kilogramme de lettres, poids net, et celle de un franc par kilogramme d'échantillons de marchandises, journaux et autres imprimés, aussi poids net.

3. Par exception aux dispositions de l'article 20 de la convention citée du 3 mars 1869, l'administration des postes de France payera à l'administration des postes d'Italie, pour les objets compris dans les dépêches closes qui seront échangées entre la France et l'Égypte ou d'autres pays étrangers (voie de Suez), la somme de quinze francs par kilogramme de lettres, poids net, et celle de un franc par kilogramme d'échantillons de marchandises, de journaux et autres imprimés, aussi poids net.

4. La présente Convention, qui sera considérée comme additionnelle à la convention du 3 mars 1869, sera ratifiée; les ratifications en seront échangées à Paris aussitôt que faire se pourra, et elle sera mise à exécution à partir du jour dont les deux Parties conviendront, dès que la promulgation en aura été faite d'après les lois particulières à chacun des deux États.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double original, à Paris, le 15 Mai 1874.

(L. S.) Signé DECAZES.

(L. S.) Signé NIGRA.

ART. 2.

Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 11 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3352. — *DÉCRET concernant la Taxe municipale à percevoir sur les Chien dans le département de la Haute-Savoie.*

Du 11 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre de l'intérieur,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le tarif de la taxe municipale à percevoir sur les chiens dans les communes du département de la Haute-Savoie, en vertu du décret du 23 mars dernier ⁽¹⁾, ne sera mis en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 1875.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 11 Juin 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3353. — *DÉCRET qui fixe le Droit de commission à percevoir par les Courtiers d'assurances maritimes à Nantes.*

Du 20 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 28 ventôse an IX;

Vu l'article 13 de l'arrêté des consuls, du 29 germinal an IX ⁽²⁾, et l'article 90 du Code de commerce;

Vu le décret du 31 décembre 1852 ⁽³⁾;

Vu les avis du tribunal et de la chambre de commerce de Nantes et du préfet du département de la Loire-Inférieure;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le droit de commission à percevoir par les courtiers d'as-

⁽¹⁾ XII^e série, Bull. 193, n° 2904.

⁽²⁾ III^e série, Bull. 79, n° 642.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 19, n° 165.

assurances maritimes à Nantes est fixé à sept et demi pour cent du montant de la prime d'assurance.

Ce droit sera payé exclusivement par les assureurs.

2 Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3354. — *DÉCRET relatif à la Contribution spéciale à percevoir, en 1874, pour les Dépenses de la Chambre de commerce de Narbonne.*

Du 27 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu les articles 11 à 16 de la loi de finances du 23 juillet 1870, l'article 4 de la loi du 14 juillet 1838 et l'article 33 de la loi du 25 avril 1844;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation des dépenses et des recettes de l'exercice 1874,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Une contribution spéciale de la somme de deux mille seize francs (2,013⁶), nécessaire au payement des dépenses de la Chambre de commerce de Narbonne (Aude), suivant le budget approuvé, sur la proposition de la chambre, par le ministre de l'agriculture et du commerce, plus cinq centimes par franc pour couvrir les non-valeurs et trois centimes aussi par franc pour subvenir aux frais de perception, sera répartie, en 1874, sur les patentés de l'arrondissement désignés par l'article 33 de la loi du 25 avril 1844, ayant égard aux additions et modifications autorisées par les lois antérieures sur les patentes.

2. Le produit de ladite contribution sera mis, sur les mandats du préfet, à la disposition de la chambre de commerce, qui rendra compte de son emploi au ministre de l'agriculture et du commerce.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 27 Juillet 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3355. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre de l'Intérieur un Crédit sur l'exercice 1873, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par des Constructeurs Inventeurs d'appareils télégraphiques, pour l'installation d'une Exposition télégraphique collective à Vienne.*

Du 29 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi de finances du 20 décembre 1872, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1873;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, concernant les fonds de concours;

Vu l'état ci-annexé des sommes encaissées à ce titre pour concourir à l'exécution de travaux télégraphiques;

Vu l'avis du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1873, un crédit de neuf mille six cent quarante-six francs soixante-neuf centimes (9,646^{fr} 69^{cs}), applicable comme suit au service télégraphique :

CHAP. VIII. Matériel des lignes télégraphiques.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par le présent décret au moyen des ressources spéciales résultant des versements faits au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 29 Juillet 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des constructeurs et inventeurs d'appareils électriques, pour concourir, avec les fonds de l'État, aux dépenses d'installation d'une exposition télégraphique collective à Vienne.

DÉPARTEMENT.	TRAVAUX AUXQUELS LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT du versement.
Somme.....	Organisation d'une exposition collective à Vienne. (Décision ministérielle du 25 février 1873.)	9,646 ⁶ 69 ^e

La pour être annexé au décret du 29 juillet 1874.

Le Ministre de l'intérieur.

Par délégation :

Le Sous-Secrétaire d'État,

Signé C. DE WITT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 356. — DÉCRET qui rend exécutoire en Algérie la loi du 7 juillet 1874, relative à l'Électorat municipal.

Du 1^{er} Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu la loi du 7 juillet 1874, relative à l'électorat municipal dans la métropole;

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La loi du 7 juillet 1874 susvisée est rendue exécutoire en Algérie. A cet effet, elle sera publiée et promulguée à la suite du présent décret, qui sera inséré au Bulletin officiel du gouvernement général civil de l'Algérie.

2. En outre des conditions déterminées par la loi du 7 juillet 1874, l'inscription depuis un an au rôle de la taxe municipale sur les loyers donne droit, en Algérie, à l'inscription sur la liste des électeurs municipaux.

3. Le gouverneur général civil de l'Algérie fixera, par un arrêté spécial, les délais pour la confection des nouvelles listes électorales municipales.

4. Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de

l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3357. — *DÉCRET qui modifie la composition du Conseil de Prud'hommes de Montalieu-Vercieu (Isère).*

Du 4 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 1^{er} juin 1853, concernant les conseils de prud'hommes;

Vu le décret du 23 mai 1866⁽¹⁾, qui a établi un conseil de prud'hommes Montalieu-Vercieu (Isère);

Vu le décret du 16 mars 1867⁽²⁾, qui a modifié la composition de ce conseil;

Vu les lettres du préfet de l'Isère, en date des 21 avril et 31 mai 1873 et du 12 mars 1874;

Vu les délibérations de la chambre consultative des arts et manufacture de Bourgoin, en date des 23 mai 1873 et 18 février 1874;

Vu la lettre du garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 25 août 1873;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le conseil de prud'hommes établi à Montalieu-Vercieu sera composé de la manière suivante :

CATÉ- GORIE.	INDUSTRIES.	NOMBRE de prud'hommes.	
		Patrons.	Ouvriers.
Unique.	Extraction de la pierre. — Fabrication de la chaux. — Taille de la pierre.....	6	6

2. Les ministres de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le con-

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1394, n° 14,257.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1479, n° 15,028.

orne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin
es lois et publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Versailles, le 4 Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3358. — *DÉCRET qui autorise la fondation, à Périgueux, d'un Établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres.*

Du 4 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la demande de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern, tendant à obtenir l'autorisation de fonder à Périgueux un établissement de sœurs de son ordre et d'acquérir un immeuble pour l'installation de cet établissement;

Vu les pièces produites à l'appui de cette demande, en exécution de la loi du 24 mai 1825 et de l'ordonnance du 14 janvier 1831 ⁽¹⁾;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique, des beaux-arts et des beaux-arts du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La congrégation hospitalière des Petites-Sœurs-des-Pauvres, reconnue primitivement à Rennes et actuellement à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), par décrets des 9 janvier 1856 ⁽²⁾ et 21 avril 1869 ⁽³⁾, est autorisée à fonder à Périgueux (Dordogne) un établissement de sœurs de son ordre, à la charge, par les membres de cet établissement, de se conformer aux statuts adoptés pour la maison mère et approuvés par ordonnance du 8 juin 1828 ⁽⁴⁾.

2. La supérieure générale de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), est autorisée à acquérir, au nom de cette congrégation, des époux Reydy, moyennant la somme de vingt-huit mille francs (28,000'), égale au montant de l'estimation, et aux autres clauses et conditions énoncées dans l'acte notarié du 12 septembre 1866, une propriété située à Périgueux (Dordogne) et destinée à servir de maison conventuelle à l'établissement de cet ordre reconnu dans cette ville par l'article 1^{er} du présent décret.

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, Bull. 39, n° 971.

⁽²⁾ IX^e série, Bull. 355, n° 3293.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 1723, n° 17,006.

⁽⁴⁾ VIII^e série, Bull. 256, n° 8607.

Il sera pourvu au paiement de cette acquisition au moyen de dons et offrandes recueillis pour cette destination.

3. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 4 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes ,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3359. — *DÉCRET qui modifie la composition du Conseil de Prud'hommes de Vienne (Isère).*

Du 6 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 10 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 1^{er} juin 1853, concernant les conseils de prud'hommes;

Vu l'ordonnance du 26 mai 1824⁽¹⁾, qui a créé un conseil de prud'hommes à Vienne (Isère);

Vu les décrets des 20 janvier 1854⁽²⁾ et 14 juin 1864⁽³⁾, qui ont modifié la juridiction et la composition de ce conseil;

Vu la délibération du conseil de prud'hommes de Vienne, en date du 25 avril 1870, relative à une nouvelle extension de juridiction;

Vu la délibération de la chambre consultative des arts et manufactures de Vienne, en date du 30 mai 1870;

Vu les délibérations du conseil municipal de Vienne, en date des 1^{er} octobre et 8 novembre 1872;

Vu l'avis du préfet de l'Isère, en date du 19 novembre 1872;

Vu la lettre du ministre de la justice, en date du 4 avril 1873;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le conseil de prud'hommes établi à Vienne sera désormais composé comme il suit :

⁽¹⁾ VII^e série, Bull. 670, n° 17,038.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 141, n° 1148.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 1228, n° 12,426.

	INDUSTRIELS.	NOMBRE de prud'hommes	
		Patrons.	Ouvriers.
1.	Industries de la laine, du coton, des textiles, manipulation des déchets et chiffons, industrie de la soie et des rubans.....	4	4
2.	Métallurgie, construction de machines.....	2	2
3.	Serruriers, ferblantiers, fabricants de pompes, lampistes, maréchaux ferrants, forgerons, poêliers, chaudronniers, étameurs, armuriers, balanciers, couteliers, taillandiers, fabricants de limes et outils de fer, fondeurs en cuivre, tourneurs sur métaux, grilleurs, maçons, charpentiers, tailleurs de pierres, menuisiers, vitriers, plâtriers, peintres en bâtiments, peintres décorateurs, peintres en voitures, couvreurs, verriers, charrons, paveurs, terrassiers, carriers, mineurs, scieurs de long, scieries mécaniques, fabricants de tuiles, briques, carreaux, chaux, plâtre, poterie et tuyaux, marbriers, sculpteurs.....	2	2
4.	Horlogers, papetiers, cartonniers, doreurs, ébénistes, fabricants de chaises, tapissiers, lamiers, cordiers, tourneurs sur bois et sur pierre, tonneliers, boisseliers, cercliers, vanniers, formiers, usines à gaz et agglomérés, huileries, carrossiers, selliers, bourrelliers, produits chimiques, droguistes, bougies, chandelles, savons, brasseurs, distillateurs, liquoristes, tailleurs d'habits, confections pour hommes et femmes, modistes, lingiers, fabricants de parapluies, teinturiers dégraisseurs, relicteurs, cordonniers, galochers, sabotiers, chapeliers, minotiers, imprimeurs typographes et lithographes.....	2	2
		10	10
		20	

2. La juridiction du conseil de prud'hommes de Vienne s'étendra sur les établissements désignés à l'article 1^{er} et dont le siège sera fixé dans l'une des communes du canton nord ou du canton sud de la ville.

Seront justiciables de ce conseil les fabricants, entrepreneurs et chefs d'atelier qui seront à la tête desdits établissements, ainsi que les contre-maîtres, ouvriers et apprentis qui travailleront pour eux, quel que soit le lieu du domicile ou de la résidence des uns et des autres.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et inséré au Bulletin des lois. Fait à Versailles, le 6 Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3360. — **DÉCRET** qui rend exécutoire en Algérie le Règlement d'administration publique du 25 juin 1874 pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873 concernant l'apposition d'un Timbre ou Poinçon spécial sur les Marques fabrique et de commerce.

Du 7 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'article 8 de la loi du 26 novembre 1873, lequel est ainsi conçu :

« La présente loi sera applicable dans les colonies françaises et en Algérie ».

Vu le décret du 25 juin 1874 ⁽¹⁾, portant règlement d'administration publique sur le territoire continental de la France, en exécution de ladite loi;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le décret susvisé du 25 juin 1874 est rendu exécutoire en Algérie.

2. Pour l'application de l'article 5 dudit décret, concernant l'apposition du timbre, le territoire de l'Algérie est divisé en trois circonscriptions, conformément au tableau ci-après :

NUMÉROS de la circonscription.	CHIEF-LIEU de la circonscription.	INDICATION DES DÉPARTEMENTS composant chaque circonscription.	OBSERVATIONS.
1.	Alger.....	Département d'Alger.	
2.	Oran.....	Département d'Oran.	
3.	Constantine.....	Département de Constantine.	

3. La déclaration et le dépôt prescrits en vue de l'apposition du poinçon, ainsi que l'apposition du poinçon, ne pourront être effectués en Algérie que dans les bureaux de garantie des matières d'or et d'argent désignés ci-après, au choix du déclarant :

Alger, Oran, Constantine.

4. Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

⁽¹⁾ Bull. 216, n° 3259.

3361. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, au point de jonction avec la route départementale n° 5, de la route départementale du n° 9, de l'Ile-en-Dodon à Grenade, suivant la direction générale indiquée par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 29 Mars 1874.*)

3362. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Monsoult à Amiens, sur le territoire des communes de Persan (Seine-et-Oise), Chambly et Méru (Oise), de diverses parcelles de terrain non bâties, lesquelles sont désignées sur trois plans et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret. (*Paris, 27 Avril 1874.*)

3363. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession des parcelles de terrain à occuper pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Amand à Blanc-Misseron (Nord), entre les points 690 et 10^k 432 de la variante approuvée par la décision ministérielle du 4 juillet 1873. (*Paris, 6 Mai 1874.*)

3364. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Monsoult à Amiens, de diverses parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Neuville-sous-Lœuilly et de Lœuilly (Somme), lesdites parcelles désignées sur un plan et un état indicatif qui resteront annexés au présent décret. (*Paris, 6 Mai 1874.*)

3365. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'allongement et la réfection du déversoir de Saint-Martin, établi sur la levée de la rive gauche de la Loire, en amont de Gien (Loiret), conformément aux dispositions contenues dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 9 décembre 1869 et au plan qui restera annexé au présent décret.

2° Les travaux mentionnés à l'article 1^{er} ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

L'administration est autorisée à faire l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution desdits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° La dépense, évaluée à deux cent quatre-vingt-trois mille cinq cents francs, sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux de défense contre les inondations. (*Paris, 6 Mai 1874.*)

N° 3366. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de routes salicoles dans le marais de la Moulinette, près de la Rochelle (Gironde-Inférieure), suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan qui restera annexé au présent décret.

2° Le syndicat des propriétaires du marais est autorisé à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

4° L'entretien des quatre routes salicoles dont il s'agit sera, à perpétuité, à la charge des propriétaires du marais. (*Paris, 6 Mai 1874.*)

N° 3367. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare des marchandises d'Ivry (Seine), chemin de fer de Paris à Orléans, conformément au plan dressé, le 29 février 1872, par le génieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La chaussée pleine projetée pour faire franchir le bastion 93 au nouveau raccordement du chemin de fer de Ceinture sera remplacée par un viaduc dont le dessin d'exécution sera fourni par le génie militaire.

La suppression de la rue latérale allant de la rue Watt aux fortifications ne pourra être opérée qu'après l'achèvement du pont du boulevard des Capucins.

3° Pour l'occupation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés à l'article 1^{er} ci-dessus, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Lesdits terrains seront incorporés au chemin de fer de Paris à Orléans sans retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret.

4° Il est pris acte de l'engagement contracté par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, devant la commission d'enquête, de contribuer pour une somme de cent mille francs (100,000^f) aux dépenses de construction.

du pont sur rails à établir à la rencontre du boulevard Masséna. (*Paris, 11 Mai 1874.*)

363. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 10 octobre 1872, qui assigne dix offices d'huissier au tribunal de première instance de Gannat (Allier), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à neuf.

Le décret du 16 juin 1859, qui assigne seize offices d'huissier au tribunal de première instance de Carcassonne (Aude), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quinze.

Le décret du 16 mars 1867, qui assigne dix-huit offices d'huissier au tribunal de première instance de Lure (Haute-Saône), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à dix-sept.

Le décret du 23 juillet 1873, qui assigne vingt et un offices d'huissier au tribunal de première instance de Vesoul (Haute-Saône), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt.

Le décret du 19 décembre 1868, qui assigne treize offices d'huissier au tribunal de première instance de Montdidier (Somme), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à douze. (*Versailles, 21 Mai 1874.*)

366. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant que le décret du 11 mai 1870, qui assigne vingt-sept offices d'huissier au tribunal de première instance de Limoges (Haute-Vienne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-six. (*Versailles, 5 Juin 1874.*)

370. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

L'ordonnance du 3 mars 1820, qui assigne huit offices d'avoué au tribunal de première instance de Bellac (Haute-Vienne), est modifiée en ce sens que ce nombre est réduit à sept.

Le décret du 29 août 1863, qui assigne quinze offices d'huissier au tribunal de première instance de Louviers (Eure), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quatorze.

Le décret du 19 février 1870, qui assigne vingt-six offices d'huissier au tribunal de première instance d'Avranches (Manche), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-cinq.

Le décret du 22 juillet 1872, qui assigne dix-neuf offices d'huissier au tribunal de première instance de Mortagne (Orne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à dix-huit.

Le décret du 17 mars 1866, qui assigne dix-neuf offices d'huissier au tribunal de première instance d'Autun (Saône-et-Loire), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à dix-huit. (*Versailles, 11 Juin 1874.*)

N° 3371. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Pierrot (Jean-Théophile)*, instituteur adjoint, né le 21 septembre 185 à Neufchef (ci-devant Moselle), demeurant à Paris, est autorisé à substituer à son nom patronymique celui de *Pierret*, et à s'appeler, à l'avenir, *Pierret* au lieu de *Pierrot*.

2° M. *Paul (Antoine)*, ingénieur civil, né le 24 août 1830, à Beaujeu (Rhône), demeurant à Paris (Seine), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Dubos*, et à s'appeler, à l'avenir, *Paul-Dubos*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 22^e Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 221.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1871. — *Loi qui accorde un Dédommagement aux personnes qui ont éprouvé un préjudice lors des destructions opérées par le génie militaire pour les besoins de la Défense nationale.*

Du 18 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 7 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Par dérogation à la législation existante et à titre exceptionnel, il sera alloué un dédommagement à tous ceux qui justifient avoir, comme propriétaires ou occupants, subi pendant la guerre de 1870-1871, dans les places fortes ou partout ailleurs, en dehors de toute zone de servitudes militaires, un préjudice matériel et direct résultant des mesures de défense qui ont été prises par l'autorité militaire française.

Sont exclus du bénéfice de la présente loi :

1^o Ceux qui ne renonceraient pas à toute action devant les tribunaux judiciaires ou administratifs ;

2^o Ceux qui n'auront pas adressé ou renouvelé leur demande à l'Administration, conformément au premier paragraphe de l'article 4 ci-dessus ;

3^o Ceux qui auraient souscrit un engagement de démolir à première réquisition, ou dont les immeubles auraient été construits en violation aux lois.

Il sera constitué, par décret du Président de la République, sur la proposition des ministres de la guerre et de l'intérieur, une commission chargée d'examiner toutes les réclamations.

Les demandes déjà faites devront être renouvelées et les demandes nouvelles devront être adressées :

Pour Paris et le département de la Seine, au ministre de l'intérieur ;

Pour les départements, aux préfets.

4. Ces renouvellements et demandes nouvelles devront avoir lieu dans un délai de deux mois, à compter de la promulgation de la présente loi.

Le fait seul de la demande administrative ou du renouvellement de celle déjà faite emportera de plein droit acceptation de la commission à intervenir par la commission.

Toute personne qui n'aura pas fait ou renouvelé sa demande dans le délai de deux mois, sera déchu de plein droit.

En ce qui concerne les personnes qui n'ont pas la libre disposition de leurs biens, le fait de ces renouvellements ou de ces demandes nouvelles sera assimilé à un acte de simple administration dispensé d'autorisation spéciale et de toute autre formalité judiciaire.

5. La commission contrôlera ces réclamations avec les documents existants ou à l'aide de tous moyens nouveaux qu'elle croira devoir employer.

Dans le cas où ceux qui ont subi des dommages rentrant dans les catégories prévues, ci-dessus énoncées, auraient été compris dans les répartitions des indemnités votées par l'Assemblée, aux termes des lois des 6 septembre 1871 et 7 avril 1873, les sommes payées par eux seront déduites du montant de celles qui leur reviennent en vertu de la présente loi.

La commission arrêtera définitivement, souverainement, le chiffre pour lequel chaque réclamant sera par elle admis au recours.

L'indemnité sera remise au réclamant, en la valeur qui sera fixée après détermination.

6. Toutes les contestations auxquelles donnera lieu la remise des titres ou la constatation de l'identité et des droits des intéressés par suite d'erreur dans les noms et prénoms, soit pour toute cause, seront jugées sommairement, sans appel et sans frais, par le juge de paix du canton, qui délivrera aux indemnitaires un certificat sur papier libre, établissant leurs droits.

Ce certificat tiendra lieu des pièces justificatives exigées par les règlements sur la comptabilité publique.

7. Les liquidations totales ou partielles qui auront été approuvées par la commission administrative donneront lieu à l'établissement au profit des indemnitaires, de certificats qui seront payés, soit en bons de liquidation au porteur, cinq pour cent au pair, soit en espèces, soit partie en bons, partie en espèces, dans des conditions et dans des proportions à déterminer par le ministre des finances.

Dans le cas du paiement total ou partiel en espèces, il sera fait à la charge des indemnitaires, une déduction représentant les intérêts et, s'il y a lieu, la perte à la négociation des bons de liquidation.

8. Le ministre des finances est autorisé à créer et à négocier, dans un maximum, cinquante-deux mille bons de liquidation au porteur.

vingt-cinq francs (500^f) chacun, portant vingt-cinq francs (25^f) d'intérêt, jouissance du 1^{er} janvier 1875, et remboursables au pair pendant vingt-cinq ans, à partir de cette dernière date.

Le montant de ces bons sera affecté au paiement des dédommagements de tous les préjudices, de quelque nature qu'ils soient, dont réparation a été ou pourrait être demandée devant les tribunaux judiciaires ou administratifs, ou qui feront l'objet des demandes adressées à la commission constituée par l'article 3 de la présente loi.

La première attribution de trente pour cent (30 p. o/o) de ces bons pourra être immédiatement faite par la commission au profit des personnes dont elle aura admis les réclamations.

Il est ouvert au ministre des finances, par imputation sur les ressources générales du budget de l'exercice 1875, un crédit de un million huit cent quarante-huit mille francs (1,848,000^f), qui sera affecté au paiement de la première annuité;

et un crédit de deux cent mille francs (200,000^f) en compte sur les fonds de l'opération, qui sera imputé sur les ressources de l'exercice 1874.

Art. 2. Toute action qui pourrait être intentée devant les tribunaux judiciaires ou administratifs, pour dommages causés par l'autorité militaire pour la défense nationale, à l'occasion de la guerre de 1870, est prescrite par le délai d'une année, à partir de la promulgation de la présente loi.

Adopté en séances publiques, à Versailles, les 22 Mai, 26 Juin et 28 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR, FÉLIX VOISIN.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{le} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Le Ministre des finances,

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{te} DE CHABAUD LA TOUR. Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^{te} E. DE GISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3373. — *Loi portant, 1° régularisation des Crédits supplémentaires ouverts par des décrets pendant la prorogation de l'Assemblée nationale; 2° ouverture de Crédits spéciaux d'exercices clos et périmés.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

TITRE I^{er}.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES SUR L'EXERCICE 1873.

ART. 1^{er}. Il est accordé sur l'exercice 1873, au delà des allocations fixées par la loi de finances du 20 décembre 1872 et par les lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à la somme de deux cent dix-huit mille francs (218,000').

Ces crédits supplémentaires demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état A ci-annexé.

TITRE II.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES POUR DÉPENSES D'EXERCICES PÉRIMÉS.

2. Il est accordé sur l'exercice courant, pour le paiement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de soixante-deux mille six cent trente-quatre francs quarantetrois centimes (62,634' 43').

Ces crédits extraordinaires spéciaux sont répartis, entre les divers ministères, conformément à l'état B ci-annexé.

TITRE III.

CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES AUX RESTES À PAYER DES EXERCICES CLOS.

3. Il est accordé, en augmentation des restes à payer des exercices 1870, 1871 et 1872, des crédits supplémentaires pour la somme de deux cent cinquante-cinq mille cinq cent cinquante-sept francs soixante-quinze centimes (255,557' 75'), montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, suivant l'état C ci-annexé.

Les ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonner le paiement des créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses d'exercice

aux budgets des exercices courants, conformément à l'article 8
de la loi du 23 mai 1834.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

A. Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires accordés
pour dépenses prévues au budget de l'exercice 1873.

MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits supplémentaires accordés	
	par chapitre.	par ministère.
MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, DES CULTES ET DES BEAUX-ARTS.		
SERVICE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
Facultés	168,000 ^f	168,000 ^f
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
Encouragements aux pêches maritimes	50,000	50,000
TOTAL de l'état A	218,000	218,000

B. Tableau des crédits extraordinaires spéciaux accordés sur l'exercice courant
pour dépenses d'exercices périmés.

MINISTÈRES.	MONTANT des crédits accordés.
Ministère de l'intérieur et gouvernement général civil de l'Algérie.....	26,845 ^f 06 ^c
Ministère de la marine et des colonies.....	5,667 00
Ministère de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts.....	257 63
Ministère de l'agriculture et du commerce.....	2,892 00
Ministère des travaux publics.....	26,972 74
TOTAL de l'état B.....	62,634 43

ÉTAT C.

Tableau des crédits supplémentaires accordés en augmentation des restes à payer des exercices clos.

MINISTÈRES.	MONTANT des crédits accordés.
Ministère des affaires étrangères.....	46,489 ⁷⁸
Ministère de la marine et des colonies.....	50,254 ⁸²
Ministère de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts.....	6,590 ²⁰
Ministère de l'agriculture et du commerce.....	51,736 ⁵⁰
Ministère des travaux publics.....	100,406 ⁸⁸
TOTAL de l'état C.	255,577 ⁹⁸

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 4 août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VARE
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3374. — Loi concernant les Dépenses du Compte de liquidation pour l'exercice 1875.

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Pour faire suite aux crédits déjà ouverts dans les trois années précédentes au compte de liquidation et s'élevant à cinq cent soixante-dix-neuf millions huit cent trente-six mille cent trente-trois francs (579,836,133⁷¹), il est ouvert, pour le service dudit compte pendant l'exercice 1875 :

AU MINISTÈRE DE LA GUERRE :

CHAP. I ^{er} . Approvisionnement et armement.....	61,500,000
II. Casernement, génie.....	24,500,000
III. Subsistances militaires.....	5,000,000
V. Harnachement.....	4,000,000
VI. Habillement.....	25,465,000
CHAPITRE UNIQUE. Complément des dépenses de l'occupation allemande.....	15,000,000

AU MINISTÈRE DE LA MARINE :

Constructions navales	8,000,000 ^f
Armement.....	2,000,000

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR :

Prime annuité du remboursement des dépenses de la garde nationale mobilisée.....	29,359,000
--	------------

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS :

Reconstruction des bâtiments incendiés.....	1,555,000
Restauration intérieure du Palais-Royal (Conseil d'État).....	600,000

TOTAL pour 1875.....	176,979,000
-----------------------------	--------------------

Il sera pourvu aux dépenses autorisées sur l'exercice 1875 par le budget précédent, au moyen :

Le reliquat provisoire des ressources attribuées aux exercices 1870-1871.....	39,000,000 ^f
Le reste disponible sur le supplément de l'emprunt de trois millions.....	26,701,435
Le produit de la négociation des rentes de l'amortissement et du rachat des arrérages de ces rentes depuis 1872.....	98,802,838
La même partie du prix de ventes d'immeubles domaniaux, jusqu'à concurrence de.....	12,474,727

SOMME ÉGALE aux crédits ouverts...	176,979,000
---	--------------------

3. Le ministre des finances est autorisé à négocier, au mieux des intérêts du trésor, les quatre millions quatre cent quatre mille deux cent quatre-vingt-sept francs (4,404,287^f) de rentes trois pour cent (3 p. 0/0) immatriculées au nom de l'ancienne caisse d'amortissement et provenant des rachats opérés par cette caisse de 1867 à 1871.

4. Les portions de crédits non consommées à la clôture de l'exercice 1875 pourront être reportées par décrets, avec la même affectation, aux exercices suivants, en même temps qu'une ressource correspondante.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

disposition du trésor une somme de quarante millions, réalisable par portions et au commencement de chaque trimestre, le mode de réalisation du surplus restant provisoirement subordonné aux affectations législatives à intervenir.

4. Le remboursement des sommes prélevées par le trésor sur le crédit de quatre-vingts millions sera immédiatement suite aux opérations de remboursement résultant du contrat de 1871, et s'effectuera avec les mêmes conditions et avec les mêmes garanties, dans le délai de six mois.

Toutefois, si les budgets aux besoins desquels le crédit de quatre-vingts millions pourra être affecté se réglaient en excédant de recettes, cet excédant serait appliqué au remboursement, jusqu'à due concurrence, des avances qui font l'objet du présent traité.

5. Le présent traité ne sera exécutoire qu'après son approbation par l'Assemblée nationale.

La minute dudit traité, ainsi que tous les actes qui en seraient la suite, seront déposés au ministère des finances, enregistres en débit.

Fait et signé à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Gouverneur de la Banque de France,
Signé ROLLAND.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODEL.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 5 août 1874.

Le Président,
Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,
Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FÉLIX VOISIN,
FRANÇOIS RIVE, VANDIER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3377. — *Loi qui autorise la Ville de Paris, 1° à s'imposer extraordinairement, 2° à établir différentes surtaxes à son Octroi.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 12 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. A partir de la promulgation de la présente loi et jusqu'au 31 décembre 1876 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la ville de Paris, sur les vins en cercles et en bouteilles, les cidres et poirés, les alcools dénaturés et les huiles, en sus des droits actuellement existants, des surtaxes fixées comme il suit :

Vins en cercles, un second décime additionnel; par hectolitre, un franc;

Vins en bouteilles, huit francs en principal, plus deux décimes, soit au total, par hectolitre, neuf francs soixante centimes;

Cidres et poirés, un second décime additionnel; par hectolitre, trente-huit centimes;

Alcool dénaturé, deux décimes additionnels au droit principal par hectolitre d'alcool pur; par hectolitre, un franc cinquante centimes;

Huiles d'olive, fruits et conserves à l'huile, huiles parfumées de toute espèce, augmentation en principal de deux francs par hectolitre, et, avec les deux décimes, deux francs quarante centimes; par cent kilogrammes, deux francs soixante-deux centimes;

Huiles de toute autre espèce provenant de substances animales ou végétales, augmentation sur le tarif actuel, quatre francs en principal par hectolitre, et, avec les deux décimes, quatre francs quatre-vingt centimes; soit, par cent kilogrammes, cinq francs vingt-cinq centimes.

2. La ville de Paris est autorisée à s'imposer extraordinairement :
1° Dix-sept centimes par addition au principal des contributions foncière, personnelle et mobilière et des portes et fenêtres;

2° Douze centimes par addition au principal de la contribution des patentes.

3. Cette imposition sera perçue pendant cinq années, à partir du 1^{er} janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1879.

4. Le produit annuel sera appliqué au paiement des dépenses municipales ordinaires.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Le Ministre des finances,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3378. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune de Briançon (Hautes-Alpes).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 dé-

nombre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues
l'octroi de la commune de Briançon, département des Hautes-Alpes
savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	1 ^f 20 ^c
Alcool par contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	2 00
Absinthe 'volume total', par hectolitre.....	2 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de quatre-vingts cen-
times, 0^f 80^c par hectolitre sur les vins et de six francs (6^f) par hec-
tolitre sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVY
VANCHER, FELIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3370. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune
de Guilers Finistère.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 15 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 dé-
cembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune
de Guilers, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs
(18^f) par hectolitre d'alcool par contenu dans les eaux-de-vie et
esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6') par hectare établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3380. — *LOI qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune de Lillebonne (Seine-Inférieure).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune de Lillebonne, département de la Seine-Inférieure, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	0' 30°
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	4 00
Absinthe (volume total).....	4 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt cen-

times (1^{re} 20^c) sur les vins et de six francs (6^c) sur les alcools, établis à titre de taxes principales par hectolitre.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BUDET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3381. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune de Plonéour-Lanvern (Finistère).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Plonéour-Lanvern, département du Finistère, une surtaxe de six francs (6^c) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^c) par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BUDET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3382. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune de Plouzané (Finistère).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Plouzané, département du Finistère, une surtaxe de treize francs 3⁷ par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et vins, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe. Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6⁷) par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3383. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Saône-et-Loire, d'un Chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Châlon-sur-Saône, avec Embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin.*

Du 8 Janvier 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 17 janvier 1874.)

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement, dans le département de Saône-

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3375. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances, sur l'exercice 1874, des Crédits supplémentaires montant à la somme de 124,280 francs.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre des finances, sur l'exercice 1874, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 29 décembre 1873 pour les dépenses du budget de son département, des crédits montant à la somme de cent vingt-quatre mille deux cent quatre-vingts francs (124,280^f), sur les chapitres suivants :

CAPITAUX REMBOURSABLES À DIVERS TITRES.

CHAP. VII. Intérêts et amortissement des obligations trentenaires..... 160

CONTRIBUTIONS DIRECTES.

CHAP. L. Mutations cadastrales..... 174

DOUANES.

CHAP. LX. Personnel..... 35

TOTAL..... 124,280

2. Il sera pourvu à ces suppléments de crédits au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,
Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,
Signé FRANCISQUE RIVE, VANDIER, V^{te} BLANCHARD,
DE BOURDON, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

ne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin
lois.

Fait à Versailles, le 8 Janvier 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

CONVENTION.

1873, le 26 août,

M. le vicomte *Malher*, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'ordre
de Léopold de Belgique, préfet de Saône-et-Loire, agissant au nom du départe-

D'une part,

MM. *Parent-Pécher*, banquier à Tournay, et *Riche frères*, constructeurs de che-
min de fer, demeurant à Bruxelles,

D'autre part,

ont été convenu ce qui suit :

1^{re}. Le département de Saône-et-Loire concède à MM. *Parent-Pécher* et *Riche*
frères, sous les noms qu'ils agissent, la construction et l'exploitation :

D'un chemin de fer allant de Cluny à Chalon-sur-Saône, en passant par ou près
de Boxy et Saint-Gengoux, avec un embranchement de ou près Saint-Gengoux
à Chagny, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ulté-
rieurement déterminé ;

Et un chemin de fer allant de Cluny à la limite du département de la Loire,
dans la direction de Roanne (ville), et traversant les cantons de Matour et la Clayette ;
tous aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

De leur côté, MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* s'engagent à exécuter, sans au-
cune subvention du département, mais avec le concours facultatif des communes,
et l'absence de ce concours puisse constituer d'ailleurs un cas de résiliation,
le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la
construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des
charges ci-dessus mentionné et complété par la présente convention.

MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* s'engagent à exécuter et à mettre en exploi-
tation dans le délai de trois ans et demi, à partir de la promulgation du décret dé-
claratif d'utilité publique, le chemin de Cluny à Chalon, ainsi que l'embranchement
à Chagny, et la partie comprise entre Roanne (ville) et Cluny dans le délai de
trois ans, à partir de la même date.

MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* ont versé entre les mains de M. le préfet de
Saône-et-Loire, lequel l'a déposée à la Banque de France, en valeurs cotées aux
Bourses de Paris, de Londres et de Bruxelles, et agréées par le préfet et la commis-
sion départementale, une somme de cinquante mille francs, qui sera acquise au dé-
partement, à titre de dédommagement, en cas d'inexécution des engagements
ci-dessus.

En cas de baisse de ces valeurs, la compagnie sera tenue d'augmenter le dépôt de
façon à ce que les sommes fixées par la présente convention soient toujours intégrale-
ment représentées et réalisables en cas de non-exécution.

Il est entendu que le versement de cinquante mille francs vient en déduction du
montant du cautionnement qui devra être fourni, en exécution de l'article 64 du
cahier des charges, immédiatement après l'émission du décret déclaratif d'utilité
publique, le montant du cautionnement devant être de cent mille francs, fourni
selon qu'il est dit au paragraphe 1^{er} du présent article.

5. Au cas où les lignes concédées ne seraient pas livrées à l'exploitation dans les
délais stipulés à l'article 3, la compagnie concessionnaire sera passible d'une retenue
de cinq mille francs par mois de retard au profit du département, jusqu'à concu-
rrence de la totalité du cautionnement.

6. MM. Parent-Pécher et Riche frères s'engagent, en outre, à ouvrir dans toutes les gares un bureau à la télégraphie privée, sans autre rétribution que celle autorisée par l'administration télégraphique.

7. De son côté, M. le vicomte Malher, au nom du département, s'engage à tout ce qui dépendra de lui pour obtenir, dans le plus bref délai possible, l'émission du décret déclaratif d'utilité publique des diverses lignes ci-dessus mentionnées, sans qu'en aucun cas aucune demande en indemnité puisse être intentée contre le département.

8. La présente convention, approuvée par le conseil général du département, sera définitive qu'après la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique.

9. Les frais d'enregistrement sont à la charge des concessionnaires.

Les Concessionnaires,

Signé RICHE frères et PARENT-PÉCHER.

Le Préfet de Saône-et-Loire,

Signé V^e MALHER.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 janvier 1863, enregistré sous le n° 7.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département de Saône-et-Loire, sous le titre de *Chemin de fer de Roanne à Chalon*, avec embranchement de ou près Saint-Gengoux vers Montchanin, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ultérieurement déterminé, aura son origine à Roanne (ville). Il se raccordera à Chalon-sur-Saône avec la ligne de Paris à Méditerranée.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique et l'approbation des plans.

La section du chemin de fer à construire entre Cluny et Chalon (ville), ainsi que l'embranchement de ou près Saint-Gengoux à la ligne de Chagny à Paray vers Montchanin, devront être livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans et demi, à partir de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique, et la partie comprise entre Cluny et Roanne (ville) dans le délai de six ans, à partir de la même date.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet et de la commission départementale le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ni détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan d'ensemble à l'échelle de un dix-millième ;

Un profil en long à l'échelle de cinq millièmes pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la voie, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au-dessus de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

1° Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine; 2° La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe; 3° La longueur des parties droites et courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

4° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie; 5° La mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du tracé et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les dénivellations relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en

long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, les passages soit à niveau, soit en souterrain ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long;

6° Tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les terrains pourront être acquis et les ouvrages d'art pourront être exécutés sur une voie seulement.

Les terrains acquis par les concessionnaires pour l'établissement d'une seconde voie, si elle devenait nécessaire, ne pourront recevoir une autre destination.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt-quatre centimètres ($1^m,44$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres ($0^m,75$) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquettes de cinquante centimètres ($0^m,50$) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cents mètres ($300^m,00$). (Voir la délibération du conseil d'administration.) Une partie droite de quarante mètres ($40^m,00$) au moins de longueur devra

être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles sont dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt millièmes ($0^m,020$) par mètre. Une partie horizontale de cent mètres ($100^m,00$) au

moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au point de vue de la déclivité qui pourra être faite.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration et de la commission départementale.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration et à la commission départementale le projet des dites

propositions, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième ($1/500$), indiquant les dispositions principales;

2° D'un mémoire descriptif et justificatif.

cembre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune de Briançon, département des Hautes-Alpes :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	1' 20
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	2 00
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	2 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de quatre-vingts centimes (0'80") par hectolitre sur les vins et de six francs (6") par hectolitre sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3379. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune de Guilers (Finistère).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Guilers, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18') par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

l'entrepreneur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur sous le dessous de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des voûtes extérieures de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingt centimètres (4^m,80).

L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une voûte en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne sera établie sur aucune voie publique.

À la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation ne subisse ni interruption ni gêne.

Le plan sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à établir les communications interceptées.

La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Pour les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des rivières d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (35^k), sauf les réductions qui pourraient être autorisées par l'administration.

Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, de verser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Les clôtures seront exigées sur tout le parcours de la voie, sauf dans les cas où la commission départementale autoriserait une dérogation formelle à cette clause. (Voir l'avis du conseil général.)

Tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront payées et payées par la compagnie concessionnaire.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements accordent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Si la ligne traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les conditions qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il faudra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Le contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de violer des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir des taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan général du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan général sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, et de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan général.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions édictées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des pontons en nombre suffisant pour assurer la sûreté du passage des trains sur la voie de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y aura trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossiers. Les banquettes et dossiers devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, pour les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, les chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction, et de dimensions telles qu'ils puissent circuler sur les diverses lignes des compagnies des chemins de fer.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

machines locomotives, wagons, de toutes espèces, tenders, voitures, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la bonne exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui y sont attachés.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu des règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Tous les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie, concessionnaire, mais encore pour toutes les personnes qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer, soit en embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée de la halte.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie est soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Pour la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

À l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de logement, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, ponts tournants, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à l'entretien en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se trouve pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, le matériel des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de lui en céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

À toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le prix moyen des cinq autres années.

et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Chalon-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date des 1^{er} et 7 mars et 7 avril 1873;

Vu les délibérations, en date des 30 août 1872 et 26 août 1873, par lesquelles le conseil général du département de Saône-et-Loire a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession aux sieurs *Parent-Pécher* et *Riche* frères;

Vu la convention passée, le 26 août 1873, entre le préfet du département et les sieurs *Parent-Pécher* et *Riche* frères, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 28 juillet 1873;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 18 décembre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 17 novembre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement :

1° D'un chemin de fer de la limite du département de la Loire dans la direction de Roanne, à Chalon, par Cluny;

2° D'un embranchement qui se détachera de ce chemin, à près Saint-Gengoux, et aboutira à Montchanin, sur la ligne de Clugny à Paray-le-Monial.

2. Le département de Saône-et-Loire est autorisé à pourvoir l'exécution de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 26 août 1873, avec les sieurs *Parent-Pécher* et *Riche* frères, ainsi que le cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le con-

serne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 8 Janvier 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

CONVENTION.

En 1873, le 26 août,

M. le vicomte *Malher*, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'ordre de Léopold de Belgique, préfet de Saône-et-Loire, agissant au nom du département,

D'une part,

MM. *Parent-Pécher*, banquier à Tournay, et *Riche frères*, constructeurs de chemins de fer, demeurant à Bruxelles,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le département de Saône-et-Loire concède à MM. *Parent-Pécher* et *Riche*, en leurs noms qu'ils agissent, la construction et l'exploitation :

D'un chemin de fer allant de Cluny à Chalon-sur-Saône, en passant par ou près de Buxy et Saint-Gengoux, avec un embranchement de ou près Saint-Gengoux à Montchanin, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ultérieurement déterminé ;

Et un chemin de fer allant de Cluny à la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne (ville), et traversant les cantons de Matour et la Clayette ; tout aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

De leur côté, MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* s'engagent à exécuter, sans aucune subvention du département, mais avec le concours facultatif des communes, en l'absence de ce concours puisse constituer d'ailleurs un cas de résiliation, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et complété par la présente convention.

MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* s'engagent à exécuter et à mettre en exploitation, dans le délai de trois ans et demi, à partir de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique, le chemin de Cluny à Chalon, ainsi que l'embranchement à Montchanin, et la partie comprise entre Roanne (ville) et Cluny dans le délai de deux ans, à partir de la même date.

MM. *Parent-Pécher* et *Riche frères* ont versé entre les mains de M. le préfet de Saône-et-Loire, lequel l'a déposée à la Banque de France, en valeurs cotées aux Bourses de Paris, de Londres et de Bruxelles, et agréées par le préfet et la commission départementale, une somme de cinquante mille francs, qui sera acquise au département, à titre de dédommagement, en cas d'inexécution des engagements pris.

En cas de baisse de ces valeurs, la compagnie sera tenue d'augmenter le dépôt de sorte à ce que les sommes fixées par la présente convention soient toujours intégralement représentées et réalisables en cas de non-exécution.

Il est entendu que le versement de cinquante mille francs vient en déduction du montant du cautionnement qui devra être fourni, en exécution de l'article 64 du cahier des charges, immédiatement après l'émission du décret déclaratif d'utilité publique, le montant du cautionnement devant être de cent mille francs, fourni par la compagnie, qu'il est dit au paragraphe 1^{er} du présent article.

5. Au cas où les lignes concédées ne seraient pas livrées à l'exploitation dans les délais stipulés à l'article 3, la compagnie concessionnaire sera passible d'une retenue de cinq mille francs par mois de retard au profit du département, jusqu'à concurrence de la totalité du cautionnement.

6. MM. Parent-Pécher et Riché frères s'engagent, en outre, à ouvrir dans toutes les gares un bureau à la télégraphie privée, sans autre rétribution que celle autorisée par l'administration télégraphique.

7. De son côté, M. le vicomte Malher, au nom du département, s'engage à tout ce qui dépendra de lui pour obtenir, dans le plus bref délai possible, l'émission du décret déclaratif d'utilité publique des diverses lignes ci-dessus mentionnées, sans qu'en aucun cas aucune demande en indemnité puisse être intentée contre le département.

8. La présente convention, approuvée par le conseil général du département, sera définitive qu'après la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique.

9. Les frais d'enregistrement sont à la charge des concessionnaires.

Les Concessionnaires,
Signé RICHÉ frères et PARENT-PÉCHER.

Le Préfet de Saône-et-Loire,
Signé V^e MALHER.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 8 janvier 1863, enregistré sous le n° 7.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département de Saône-et-Loire, sous le titre de *Chemin de fer de Roanne à Chalon*, avec embranchement de ou près Saint-Gengoux vers Montchanin, aboutissant sur la ligne de Chagny à Paray, en un point qui sera ultérieurement déterminé, aura son origine à Roanne (ville). Il se raccordera à Chalon-sur-Saône avec la ligne de Paris à Méditerranée.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après le décret d'utilité publique et l'approbation des plans.

La section du chemin de fer à construire entre Cluny et Chalon (ville), ainsi que l'embranchement de ou près Saint-Gengoux à la ligne de Chagny à Paray vers Montchanin, devront être livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans et demi à partir de la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique, et la partie comprise entre Cluny et Roanne (ville) dans le délai de six ans, à partir de la même date.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet et de la commission départementale le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ni détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile sur les voies traversées par le chemin de fer.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis, pourvu qu'elle ait antérieurement dressés aux frais de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan d'ensemble à l'échelle de un dix-millième ;

1° Un profil en long à l'échelle de cinq millièmes pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine; la longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe; la longueur des parties droites et courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les dénivellations relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en

long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, les passages soit à niveau, soit en viaduc ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués tant sur le plan que sur le profil en long;

Le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les terrains pourront être acquis et les ouvrages d'art pourront être exécutés sur une voie seulement.

Les terrains acquis par les concessionnaires pour l'établissement d'une seconde voie, si elle devenait nécessaire, ne pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt-cinq centimètres ($1^m,45$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres ($0^m,75$) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquettes de cinquante centimètres ($0^m,50$) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne devra être inférieur à trois cents mètres ($300^m,00$). (Voir la délibération du conseil général.) Une partie droite de quarante mètres ($40^m,00$) au moins de longueur devra

être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles sont dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt mil-

lièmes ($0^m,020$) par mètre. Une partie horizontale de cent mètres ($100^m,00$) au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces

voies se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au point que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifica-

tions ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration et de la commission départementale.

8. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la

compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la

compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration et à la commission départementale le projet des dites

gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième ($1/500$), indiquant les dispositions principales;

2° D'un mémoire descriptif et justificatif.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont ou portera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs à chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres cinquante centimètres (4^m,80).

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer à un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°). Chaque passage à niveau sur une route ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'existence en sera reconnue par l'administration.

La longueur des passages à niveau, c'est-à-dire l'ouverture des barrières, comme l'ouverture correspondante des passages inférieurs, à savoir : pour les routes nationales, huit mètres (8^m,00); pour les routes départementales, sept mètres (7^m,00); pour les chemins vicinaux de grande communication, cinq mètres (5^m,00), et pour les simples chemins vicinaux ou d'intérêt commun, quatre mètres (4^m,00).

Les routes et chemins croisant la voie ferrée devront, à droite et à gauche de la ligne, offrir une partie droite de niveau ou palier de dix mètres (10^m,00) au moins de longueur, à moins que le concessionnaire n'en soit dispensé par l'administration (Voir la délibération du conseil général.)

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes départementales, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra être inférieure à trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales et départementales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des routes à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

- La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.
14. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur sous le dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingt centimètres (4^m,80).
- L'ouverture des puits d'aération et de construction des souterrains sera entourée d'une maçonnerie en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne sera établie sur aucune voie publique.
15. A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation ne subisse ni interruption ni gêne.
- Le délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.
16. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.
17. Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.
18. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.
19. Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (35^k), sauf les réductions qui pourraient être autorisées par l'administration.
20. Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leurs propositions, de faire des clôtures sur tout ou partie du chemin.
21. Les clôtures seront exigées sur tout le parcours de la voie, sauf dans les cas où la commission départementale autoriserait une dérogation formelle à cette clause. (Voir la délibération du conseil général.)
22. Tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.
23. Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront payées et payées par la compagnie concessionnaire.
24. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements attribuent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.
25. Si la ligne traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.
26. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les opérations qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il faudra entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.
27. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.
28. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.
- Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir des taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan général du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan général sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan général.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen des rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des pontons en nombre suffisant pour assurer la sûreté du passage des trains sur la voie, celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par un ruisseau ou par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y aura trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossiers. Les banquettes et dossiers devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction, et de dimensions telles qu'ils puissent circuler sur les diverses lignes des compagnies de chemins de fer.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, wagons de toutes espèces, tenders, voitures, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état. 2. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes les compagnies qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer, de ramification ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie est soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Pour la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

1. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, et au plus tard à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

2. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de ses produits.

3. La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, ponts tournants, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

4. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à établir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se trouvait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

5. En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, le matériel des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de lui céder de la même manière.

6. Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

7. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

8. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 55 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de cent mille francs (100,000^f) qui aura été déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie ne peut pas valablement justifier qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il en est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)....	0 037	0 018	0 055
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)			

Petite vitesse.

bois, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
porcs.....	0 025	0 015	0 04
chèvres, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

Alcool — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Café. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux. — Plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Coton. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke.....	0 08	0 06	0 14
Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Meuliers. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
Houille. — Marnes. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 045	0 035	0 08

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 00	1 50	4 50

Tender de sept à dix tonnes..... 1 35
 Tender de plus de dix tonnes..... 2 00

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... 0 18

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..... 0 25

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide..... 0 10

4^e SERVICE DES POMPES FUNÉBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.

Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de..... 0 18

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAL
fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 35	0 90	2 25
2 00	1 00	3 00
0 18	0 14	0 32
0 25	0 15	0 40
0 10	0 08	0 18
0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout le poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt, comme vingt kilogrammes.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, coupures seront établies : 1^{re} de zéro à cinq kilogrammes; 2^e au-dessus de cinq qu'à dix kilogrammes; 3^e au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes (0^e 40^e).

42. A moins d'une autorisation spéciale et révoable de l'administration, le train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à occuper dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places de train.

13. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera limitée à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

14. Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non désignés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

15. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k). Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

16. Nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facultés à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

17. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui dépasseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° À l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or, à l'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Néanmoins, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tout paquet ou colis, quoique emballé à part, s'il fait partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Les bénéfices de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles qui en sont l'objet ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

18. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie ferrée, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour objet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

48. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de la réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport sera effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés en gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées.

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition du destinataire, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai de deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet et la commission départementale, pour tous expéditeurs qui accepteront des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, la compagnie entendue, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie, à moins d'engagements spéciaux pris par la compagnie envers les expéditeurs. (Voir la délibération du conseil général.)

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et maga-

du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire qu'elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Enfin, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et aux frais le factage et le camionnage de leurs marchandises.

À moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

52. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent tarif des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou matériel sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du présent tarif, les moyens de transport.

53. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

54. La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

55. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

56. À chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures fixes de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

57. Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

58. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

59. La compagnie sera tenue de transporter par tous les convois de voyageurs tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

60. L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucun inconvénient particulier pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, et de contrôler l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui paraîtront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement desdits embranchements. Les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduits les wagons dans leurs établissements, pour les charger et les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Le traitement des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration sera à la charge des propriétaires des embranchements.

Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résultent lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur les lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour l'exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^{fr} 12^{cs}) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^{fr} 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement dépassera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur les propositions de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être considéré comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids

la compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le tonnage de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions réelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les agents aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront soumis aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les wagons pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes forestiers.

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale. Les frais de contrôle, de surveillance et de réception de travaux, et les frais de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Pour pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, au trésorier payeur général du département, une somme de cinquante francs par chaque kilomètre concédé.

La compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, elle prendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Dans les dix jours qui suivront la sortie du décret déclaratif d'utilité publique, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de mille francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ou en bons du trésor ou en effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme, qui formera le cautionnement de l'entreprise, peut être remplacée par une inscription hypothécaire, au choix de la compagnie.

Le cautionnement sera restitué à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous la condition de justifier, en acquisitions de terrains, travaux et autres, les versements de la voie, d'une dépense double de la somme réclamée.

La compagnie devra faire éllection de domicile à Mâcon.

En cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle faite sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Saône-et-Loire, sauf recours au Conseil d'État.

Les frais d'enregistrement sont à la charge des concessionnaires.

PARAGRAPHS ADDITIONNELS.

Les concessionnaires seront tenus d'ouvrir et de disposer à la fois pour la télégraphie privée les gares établies sur ledit chemin, sans autre rétribution que celle autorisée et appliquée par l'administration des lignes télégraphiques.

Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises seront les mêmes que ceux insérés dans le cahier des charges imposé à M. Mangini et aux compagnies des chemins de fer.

Les concessionnaires seront tenus de chauffer les wagons de toutes les classes, sans exception, pendant l'hiver.

Fait à Mâcon, le 30 Août 1872.

Pour le Préfet de Saône-et-Loire :

Le Secrétaire général,

Signé P. DE CHAMBERET.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Signé RICHES frères.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 8 janvier 1874, enregistré sous le n° 7.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N 3384. — *DÉCRET qui proroge le délai pour l'exécution du Chemin de fer de Pont-d'Ouche à Velars et la rectification de la ligne de Pont-d'Ouche à Épinac.*

Du 8 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'ordonnance royale du 7 avril 1830⁽¹⁾, autorisant l'établissement d'un chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne ;

Vu le décret du 1^{er} août 1864⁽²⁾, autorisant la rectification de ce chemin et son prolongement de Pont-d'Ouche à la ligne de Paris à Lyon, près Velars, ainsi que l'exécution d'un raccordement avec la ligne de Santenay à Étang, ensemble la convention et le cahier des charges annexés audit décret ;

Vu l'article 2 du cahier des charges susvisé, portant que les travaux d'exécution du prolongement sur Velars et du raccordement avec la ligne de Santenay à Étang, et ceux de rectification du chemin de fer d'Épinac, devront être commencés dans un délai d'un an et achevés dans un délai de huit ans, à partir de la date du décret de concession ;

Vu la demande présentée, le 14 janvier 1873, par la société des houillères d'Épinac, à l'effet d'obtenir que la section de Pont-d'Ouche à Velars soit retranchée de sa concession ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle a été soumise cette demande, la compagnie, et notamment l'avis de la commission d'enquête de la Compagnie d'Or, du 31 mars 1873 ; celui de la commission d'enquête de Saône-et-Loire, du 8 avril suivant, et les délibérations des chambres de commerce de Dijon, Beaune et Chalon-sur-Saône, des 14 avril, 13 mai et 28 mars 1873 ;

Vu la lettre, en date du 24 juillet 1873, par laquelle la compagnie, confirmant sa première demande, sollicite un nouveau délai de dix ans ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 24 novembre 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Un dernier délai de trois ans est accordé à la société des houillères d'Épinac, à compter de la date de la promulgation du présent décret, pour l'exécution du chemin de fer de Pont-d'Ouche à Velars et la rectification de la ligne de Pont-d'Ouche à Épinac, aux conditions énoncées aux articles 38 et 39 du cahier des charges annexé au décret du 1^{er} août 1864.

2. Les travaux à exécuter sur le chemin de fer d'Épinac à Velars

⁽¹⁾ VIII^e série, Bull. 350, n° 14,043.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1236, n° 12,583.

auront été commencés dans le courant de la première des trois années mentionnées à l'article 1^{er} ci-dessus.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 8 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3385. — **DÉCRET** qui ouvre un *Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par la Compagnie du Chemin de fer du Nord, pour la construction des Chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et Abbeville.*

Du 18 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre des travaux publics;

la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice; l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement d'administration du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, sont portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

la loi du 22 mai 1869, qui autorise la compagnie du chemin de fer du Nord à faire à l'État une avance montant à dix-neuf millions de francs, pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville;

les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 12 novembre 1873 et 7 mai 1874, de nouvelles sommes montant à deux millions trois cent soixante-quinze francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de dix-neuf millions de francs;

la lettre du ministre des finances, en date du 16 juillet 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les

fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre XLIII. — *Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), crédit de deux millions trois cent soixante-quinze mille francs (2,375,000'), applicable à la construction des chemins de fer d'Amiens à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchements à Béthune et sur Abbeville.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spécialement versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie du chemin de fer du Nord.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3386. — *DÉCRET qui ouvre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'Avant-Port de cette ville.*

Du 18 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, sur la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à sept millions de francs (7,000,000) pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 25 novembre 1873, 5 janvier, 5 février, 5 mars, 4-25 avril, 5-26 mai et 5 juin 1874, de nouvelles sommes montant ensemble à neuf cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance allouée de sept millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 16 juillet 1874,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre LXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de neuf cent mille francs (900,000^f).

Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales affectées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

337. — DÉCRET qui approuve divers Travaux à exécuter et diverses Dépenses à faire sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Du 25 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Sur la loi et décret du 22 mai 1869 ⁽¹⁾, portant approbation d'une convention passée, le même jour, entre l'Etat et la compagnie du chemin de fer du Nord, et spécialement les articles 5, 6, 7 et 9 de ladite convention;

Sur les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 22 mai 1869;

Sur les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et sur l'avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 novembre 1873, 25 février, 1^{er}, 15, 22 et 29 avril, 13 et 27 mai, 3 juin 1874;

Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 1721, n° 16,990.

ART. 1^{er}. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet des bâtiments définitifs de la station d'Essigny-le-Petit, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	30,800
Projet des bâtiments définitifs de la station de Fresnoy-le-Grand, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	25,200

LIGNE D'AMIENS A DOUAI.

Projet de divers travaux à la gare d'Albert, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	95,200
Projet d'agrandissement du corps de garde à la gare d'Arras, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à	2,038

LIGNES D'AMIENS A BOULOGNE ET D'AMIENS A ROUEN.

Projet de détail des voies et bâtiments de la nouvelle gare de Saint-Roch, à Amiens, présenté le 4 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	1,836,800
--	-----------

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement d'une voie spéciale pour les tenders dans l'avant-gare de Boulogne, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	4,816
Projet de divers travaux à la gare de Boulogne, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	43,680
Projet de construction de puits près de neuf maisons de gardes-barrière, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	1,260

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de remplacement de quatre plaques tournantes et établissement de pavage à la station de Bully-Grenay, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	12,830
Projet d'allongement du quai à voyageurs (côté droit) à la station de Nœux, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	672
Projet de construction de seize maisons de cantoniers, présenté le 30 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à	44,800

LIGNE DE BOULOGNE A CALAIS.

Projet de raccordement d'une voie et d'établissement d'un pont à bascule à la gare de Marquise, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à	8,512
--	-------

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Nouveau projet du bâtiment définitif des voyageurs à la gare de Dunkerque, présenté le 19 novembre 1872, avec un détail estimatif montant à	187,040 00
---	------------

ENSEMBLE..... 2,203,698 40

La dépense dont il s'agit sera imputée sur les soixante millions (60,000,000') énoncés à l'article 9 de la convention susmentionnée comme maximum des dépenses à autoriser, dans un délai de dix ans, de l'ancien réseau de la compagnie.

2. Est rapportée celle des dispositions du décret du 27 novembre 1873 qui approuvait une dépense de cent quarante mille francs faite par la compagnie du Nord pour la construction du bâtiment affecté aux voyageurs à la gare de Dunkerque.

Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 25 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3388. — DÉCRET qui rend applicable à diverses Colonies la loi du 23 janvier 1874, relative à la Surveillance de la haute Police.

Du 1^{er} Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies et du garde des sceaux, ministre de la justice,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La loi du 23 janvier 1874, relative à la surveillance de la haute police, est déclarée applicable aux colonies de la Guyane, du Sénégal et dépendances, de l'Inde, de la Cochinchine, de la Nouvelle-Calédonie, de l'Océanie, de Saint-Pierre et Miquelon, de Mayotte, de Nossi-Bé, de Sainte-Marie de Madagascar, de la côte d'Ivoire et du Gabon.

2. Le ministre de la marine et des colonies et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel de la marine.

Fait à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

N° 3389. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant :

ART. 1^{er}. Sont affectés au département des travaux publics les terrains domaniaux dépendant des bâtiments militaires situés en saillie sur le rive de rive est du canal de Bergues, au port de Dunkerque (Nord), lesdits terrains indiqués par une teinte jaune sur un plan annexé au présent décret.

2. Cette affectation aura lieu sous les conditions suivantes :

1° La clôture de l'enclos du magasin militaire 101 sera établie par le service des ponts et chaussées au moyen de palissades de deux mètres de hauteur ;

2° Une latrine sera construite dans l'enclos de ce magasin en se conformant, pour l'exécution, aux plans et profils des dessins annexés au procès-verbal de la conférence du 20 octobre 1873 ;

3° Les charpentes des bâtiments démolis seront démontées de manière à pouvoir être remontées sans changement de forme, les bois et ferrures seront triés et rangés à l'intérieur du bâtiment A ;

4° On ne laissera subsister que le mur de façade est du bâtiment B ; les ouvertures en seront murées et le mur sera chaperonné ;

5° Les tuiles des couvertures des bâtiments démolis seront rangées dans la cour du magasin 133, ainsi que les briques de démolition non utilisées par le service des ponts et chaussées pour les travaux mentionnés aux paragraphes 2 et 4 ci-dessus ; ces briques seront proprement nettoyées ;

6° Le transport, dans le bâtiment A, des bois et matériaux actuellement emmagasinés dans le bâtiment B sera fait par les soins du service des ponts et chaussées. (*Versailles, 16 Mai 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 26^e Août 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 222.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3390. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies un Crédit supplémentaire sur l'exercice 1875.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 23 août 1874.)

ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la marine et des colonies, au budget de 1875, en addition au chapitre v (*Troupes*), un crédit de trois cent quatre mille neuf cent vingt-trois francs (304,923¹) pour l'amélioration de la solde des sous-officiers des troupes de la marine.

Il sera pourvu à ce supplément de crédit au moyen des ressources générales de l'exercice 1875.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, VANDIER,
FRANCISQUE RIVE, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3391. — *Loi qui autorise le département de la Mayenne à contracter un Emprunt.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le département de la Mayenne est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de un million francs (1,000,000^f), qui sera affectée aux travaux des chemins vicinaux.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état satisfaisant connaître :

1° Le nom des communes auxquelles le département a entendu substituer;

2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles le montant de l'emprunt;

3° La situation financière des communes.

2. Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt autorisé par l'article 1^{er} ci-dessus seront prélevés tant sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum sera fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871, que sur les versements qui pourront être effectués par les communes auxquelles le département se sera substitué.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE BILLET, VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

392. — *DÉCRET portant promulgation de la Convention de poste conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil.*

Du 16 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 27 août 1874.)

PRESIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

La Convention de poste ayant été conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil, l'Assemblée nationale, par une loi votée le 16 août 1874, l'ayant approuvée, et les ratifications en ayant été déposées à Paris, le 7 août 1874, ladite Convention, dont la teneur sera reçue sa pleine et entière exécution.

CONVENTION DE POSTE ENTRE LA FRANCE ET LE BRÉSIL,
DU 30 MARS 1874.

Le Président de la République française et Sa Majesté l'Empereur du Brésil, désirant resserrer les liens d'amitié qui unissent si heureusement la France et le Brésil, en facilitant et en réglant, de la manière la plus avantageuse, l'échange des correspondances entre les deux Pays, ont voulu assurer ce résultat au moyen d'une Convention et ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Le Président de la République française, le sieur *Léon-Alexis Noël*, commandeur de l'ordre de la Légion d'honneur et de l'ordre de Charles III d'Espagne, grand officier de l'ordre de Guadalupe du Mexique et de l'ordre du Lion et du Soleil de Perse, commandeur de l'ordre des saints Maurice et Lazare d'Italie, officier de l'ordre de la Couronne, chevalier de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand du Saint-Siège, ministre plénipotentiaire de France ;

Et Sa Majesté l'Empereur du Brésil, le sieur *Carlos Carneiro de Campos*, vicomte de *Caravellas*, de son Conseil et du Conseil d'État, Chambellan de Sa Majesté l'Impératrice, sénateur et grand de l'Empire, professeur en retraite de l'école de droit de Saint-Paul, commandeur de l'ordre du Christ, grand-croix de l'ordre Ernestine de la

à l'administration des postes de France des lettres chargées à destination de la France et de l'Algérie, et, autant que possible, à destination des pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

Le port des lettres chargées devra toujours être acquitté d'avance jusqu'à destination.

Toute lettre chargée adressée de l'un des deux Pays dans l'autre supportera, au départ, en sus de la taxe applicable à une lettre ordinaire affranchie du même poids, un droit fixe de deux cents francs ou de cinquante centimes, suivant le cas.

Ce droit sera perçu au profit et pour le compte de l'administration des postes du Pays d'origine.

Le port des lettres chargées expédiées du Brésil à destination des pays auxquels la France sert d'intermédiaire sera double de celui des lettres ordinaires pour la même destination.

6. Dans le cas où quelque lettre chargée viendrait à être perdue, celle des deux administrations sur le territoire de laquelle la perte aura eu lieu payera à l'envoyeur, à titre de dédommagement, une indemnité de cinquante francs, dans le délai de trois mois, à compter du jour de la réclamation; mais il est entendu que les réclamations ne seront admises que dans les six mois qui suivront la date du départ des chargements; passé ce terme, les deux administrations ne seront tenues, l'une envers l'autre, à aucune indemnité.

7. Tout paquet contenant des échantillons de marchandises, des journaux, des gazettes, des ouvrages périodiques, des livres brochés, des livres reliés en cuir ou en carton sans aucune garniture, des partitions, des papiers de musique, des catalogues, des prospectus, des annonces et des avis divers imprimés, gravés, lithographiés, autographiés, qui sera expédié de la France ou de l'Algérie pour le Brésil, sera affranchi jusqu'à destination moyennant le paiement d'une taxe de quinze centimes par quarante grammes; et, réciproquement, tout paquet contenant des objets de même nature, qui sera expédié du Brésil pour la France ou l'Algérie, sera affranchi jusqu'à destination moyennant le paiement d'une taxe de soixante francs par quarante grammes ou fraction de quarante grammes.

L'administration des postes de France payera à l'administration des postes brésiliennes, pour chaque paquet originaire de la France ou de l'Algérie affranchi jusqu'à destination, en vertu du présent article, la somme de trois centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes, lorsque le paquet aura été transporté entre les deux frontières aux frais de la France, et la somme de deux centimes par quarante grammes ou fraction de quarante grammes, lorsque le paquet aura été transporté aux frais du Brésil.

De son côté, l'administration des postes brésiliennes payera à l'administration des postes de France, pour chaque paquet originaire du Brésil affranchi jusqu'à destination, en vertu du présent article, la somme de quarante-quatre francs par quarante grammes ou fraction de quarante grammes, lorsque le paquet aura été transporté entre les deux frontières aux frais de la France, et la somme de douze

DÉSIGNATION DES LETTRES.	PRIX DE PORT à payer pour chaque lettre et par chaque poids de 10 grammes ou fraction de 10 grammes		SOMME À PAYER POUR CHAQUE LETTRE			
	par les habitants de la France et de l'Algérie.	par les habitants du Brésil.	et par chaque poids de 10 grammes ou frac- tion de 10 grammes par l'administration des postes de France à l'administration des postes du Brésil pour les lettres trans- portées entre la fron- tière française et la frontière brésilienne		et par chaque 3/8 d'once ou fraction de 3/8 d'once par l'ad- ministration des postes du Brésil à l'administration des postes de France pour les lettres trans- portées entre la fron- tière brésilienne et la frontière fran- çaise.	
			Transport aux frais de la France.	Transport aux frais du Brésil.	Transport aux frais de la France.	Transport aux frais du Brésil.
	fr. c.	reis.	fr. c.	fr. c.	reis.	reis.
de la France et de l'Algérie pour le Brésil.....	1 00	.	0 25	0 75	.	.
du Brésil pour la France et l'Al- gérie.....	.	400	.	.	300	100
de la France et de l'Algérie pour le Brésil.....	.	400	.	.	300	100
du Brésil pour la France et l'Al- gérie.....	1 00	.	0 25	0 75	.	.

3. Indépendamment des taxes fixées par l'article 2 précédent, les lettres non affranchies seront passibles, à la charge des destinataires, d'un droit fixe de cent vingt reis ou de trente centimes, suivant le cas.

Le droit sera perçu au profit et pour le compte du Pays de destination.

4. Les lettres expédiées à découvert (nao seguras) par la voie de la France ou par l'intermédiaire des paquebots-poste français, soit aux pays mentionnés au tableau A annexé à la présente Convention pour le Brésil, soit du Brésil pour ces mêmes pays, seront échangées entre l'administration des postes de France et l'administration des postes du Brésil aux conditions énoncées dans ledit tableau. Il est convenu que, dans le cas où les conditions qui régissent les relations postales de la France avec les pays désignés dans le tableau A viendraient à être modifiées de manière à influencer sur les conditions d'échange fixées par la présente Convention pour les correspondances transmises par la voie de la France, ces modifications seraient appliquées de plein droit auxdites correspondances.

5. L'administration des postes de France pourra livrer à l'administration des postes brésiliennes des lettres chargées à destination du Brésil.

De son côté, l'administration des postes brésiliennes pourra livrer

més de toute nature adressés de l'un des deux Pays dans l'autre, affranchis jusqu'à destination, conformément aux dispositions de la présente Convention, ne pourront, sous aucun prétexte et à quel titre que ce soit, être frappés, dans le Pays de destination, d'une taxe ou d'un droit quelconque à la charge des destinataires.

12. Le Gouvernement français s'engage à faire transporter en paquets clos, par les paquebots-poste français, les correspondances que les bureaux de poste établis dans les ports du Brésil où toucheront ces paquebots pourront avoir à échanger par cette voie avec d'autres bureaux de poste du même État.

Les objets qui seront compris dans ces dépêches closes ne porteront d'autres taxes que celles dont sont passibles les objets de même nature transportés par les paquebots-poste brésiliens, et le produit de ces taxes sera partagé par moitié entre l'administration des postes de France et l'administration des postes brésiliennes.

13. Les administrations des postes de France et du Brésil donneront chaque mois les comptes résultant de la transmission des correspondances, et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par ces administrations, seront soldés à la fin de chaque trimestre par l'administration qui sera reconnue redevable envers l'autre.

Le solde des comptes ci-dessus mentionnés sera établi en monnaie du Brésil. A cet effet, les sommes portées dans lesdits comptes en monnaie française seront réduites en reis, sur le pied de quatre cents reis pour un franc.

Les soldes de comptes seront payés à Rio-de-Janeiro en monnaie courante.

14. Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature mal adressés ou mal dirigés seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyés par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs pour les prix auxquels l'office expéditeur aura livré ces objets en compte à l'autre office.

Les objets de même nature qui auront été adressés à des destinataires ayant changé de résidence seront respectivement renvoyés chargés du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

Les lettres ordinaires, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature qui auront été primitivement livrés à l'administration des postes du Brésil par d'autres administrations, et qui, par suite du changement de résidence des destinataires, devront être réexpédiés de l'un des deux Pays pour l'autre, seront réciproquement livrés chargés du port exigible au lieu de la précédente destination.

15. Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature échangés entre les deux administrations des postes de France et du Brésil, qui seront tombés en rebut (naô tiverem sido reclamadas), pour quelque cause que ce soit, devront être renvoyés de part et d'autre à la fin de chaque mois, et plus souvent si faire se peut.

de quarante grammes ou fraction de quarante grammes, lorsque le paquet aura été transporté aux frais du Brésil.

Les échantillons de marchandises ne seront admis à jouir de la modération de taxe qui leur est accordée par l'article précédent, tant qu'ils n'auront aucune valeur, qu'ils seront affranchis, ils seront placés sous bandes ou de manière à ne laisser aucun doute sur leur nature, et qu'ils ne porteront d'autre écriture à la main que l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix.

Les échantillons de marchandises qui ne rempliront pas ces conditions seront taxés comme lettres.

Les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, livres reliés en cuir ou en carton sans aucune garniture, brochures, partitions de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, qui seront expédiés par la voie de la France ou par l'intermédiaire des paquebots-postes français, soit des pays désignés dans le tableau B annexé à la présente Convention pour le Brésil, soit du Brésil pour ces mêmes pays, seront échangés entre l'administration des postes de France et l'administration des postes brésiliennes aux conditions énoncées dans le dit tableau B.

Il est convenu que, dans le cas où les conventions qui régissent les relations de la France avec les pays désignés audit tableau viennent à être modifiées de manière à influencer sur les conditions d'échange fixées par la présente Convention pour les journaux et imprimés transmis par la voie de la France, ces modifications seront appliquées de plein droit auxdits journaux et imprimés.

Pour jouir des modérations de port accordées par les articles 7 et 8 précédents, les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres, brochures, livres reliés en cuir ou en carton sans aucune garniture, partitions, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, doivent être affranchis jusqu'aux limites respectivement fixées par lesdits articles, mis sous bandes, et ne porter aucune écriture, chiffre ou signature quelconque à la main, si ce n'est l'adresse du destinataire, la signature de l'expéditeur et la date. Ceux desdits objets qui ne réunissent pas ces conditions seront considérés comme lettres et traités en conséquence.

Il est entendu que les dispositions contenues dans les articles sus-énumérés n'infirmant en aucune manière le droit qu'ont les administrations des postes des deux Pays de ne pas effectuer, sur leurs territoires respectifs, le transport et la distribution de ceux des objets désignés auxdits articles à l'égard desquels il n'aurait pas été statué aux lois, ordonnances ou décrets qui régissent les conditions de leur publication et de leur circulation, tant en France qu'au Brésil.

11. Il est formellement convenu entre les deux Parties contractantes que les lettres, les échantillons de marchandises et les imprimés

A. — Tableau indiquant les conditions auxquelles seront échangées, entre l'outre-mer et la France, les lettres de commerce par la voie de la France pour les pays avec lesquels

DÉSIGNATION DES PAYS avec lesquels le Brésil peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises.	CONDITION de l'affran- chissement.	
Portugal, îles du Cap-Vert	Obligatoire.	Port de
Sénégal, île de Gorée.....	Facultatif.	Destin
Buenos-Ayres et Uruguay. {	Obligatoire.	Port de
Lettres du Brésil.....		ment.
Lettres pour le Brésil.....	Obligatoire.	Port d'e
Grande-Bretagne.....	Facultatif.	Destin
Belgique, Danemark, grand-duché de Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Italie, États d'Allemagne, Prusse, Autriche.	Facultatif.	Destin
Malte, Grèce, Suède, Norvège, Russie, Pologne, villes d'Égypte et de la Turquie desservies par les paquebots-poste français (A), Andrinople, Antivari, Burgos, Caïfa, Candie, la Candie, la Cavotte, Chio, Dédé, Agatsch, Durazzo, Janina-Larnaca, Prévessa, Rehms, Rousschouk, Serez, Sophia, Ténédos-Valona, établissements français dans l'Inde (B) et en Cochinchine, île de la Réunion, Mayotte et dépendances, Sainte-Marie de Madagascar, Martinique, Guadeloupe et dépendances, Guyane française, îles Saint-Pierre et Miquelon, Shang-Haï et Yokohama, Indes néerlandaises, Guyane hollandaise et Curaçao.	Facultatif.	Destin
États de l'Amérique du Nord.....	Facultatif.	Destin
Îles Sandwich.....	Obligatoire.	San-Pe
Espagne et Gibraltar.....	Obligatoire.	Frontière
Australie (voie de Suez)... {	Obligatoire.	Port de
Lettres du Brésil.....		d'orig
Lettres pour le Brésil.....	Obligatoire.	Aven
Aden, Indes orientales, Ceylan, Maurice, Penang, Singapore, Hong-Kong, Chine, Batavia et autres pays dont la correspondance peut être dirigée avec avantage par la voie de Suez.	Obligatoire.	Ports de
		des îles
		la mer
		des mers
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et
		paque
		bots et

(A) Alexandrie, Alexandrette, Beyrouth, le Caire, Constantinople, les Dardanelles, Galatz, Gallipoli, Ineboli, Jaffa, Kerassunde, Kustendje, Lattaquié, Mersina, Ordon, Port-Saïd, Mételin, Rhodes, etc.

Ceux de ces objets qui auront été livrés en compte seront rendus au porteur le prix pour lequel ils auront été originairement comptés par l'expéditeur.

Quant à ceux qui auront été livrés affranchis jusqu'à destination jusqu'à la frontière de l'office correspondant, ils seront renvoyés à l'expéditeur sans taxe ni décompte.

6. Les deux administrations des postes de France et du Brésil mettront, à destination de l'un des deux Pays ou des pays qui traversent leur intermédiaire, aucun paquet ou lettre qui contiendra soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux ou effets précieux, soit tout autre objet passible de droits de douane.

7. L'administration des postes de France et l'administration des postes brésiliennes désigneront, d'un commun accord, les bureaux entre lesquels devra avoir lieu l'échange des correspondances respectives.

8. Elles régleront aussi la forme des comptes mentionnés dans l'article 13 précédent, la direction des correspondances transmises réciproquement, ainsi que toutes les autres mesures de détail ou autres nécessaires pour assurer l'exécution des stipulations de la présente Convention.

Il est entendu que les mesures ci-dessus désignées pourront être modifiées par les deux administrations toutes les fois que, d'un commun accord, ces deux administrations en reconnaîtront la nécessité.

9. La présente Convention aura force et valeur à partir du jour où les deux Parties conviendront, dès que la promulgation en aura été faite d'après les lois particulières à chacun des deux États, et elle deviendra obligatoire, d'année en année, jusqu'à ce que l'une des deux Parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

Pendant cette dernière année, la Convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière, sans préjudice de la liquidation et du solde des comptes entre les administrations des postes des deux États après l'expiration dudit terme.

10. La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris, aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait en double original et signé à Rio-de-Janeiro, le 30 Mars 1874.

(L. S.) Signé LÉON NOËL.

(L. S.) Signé V^{te} DE CARAVELLAS.

B. — Tableau indiquant les conditions auxquelles seront échangés, entre l'administration des postes de France et l'administration des postes brésiliennes, les imprimés de toute nature expédiés du Brésil par la voie de France pour les pays avec lesquels le Brésil peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises, et vice versa.

DÉSIGNATION DES PAYS avec lesquels le Brésil peut correspondre par l'intermédiaire des postes françaises.	LIMITES de l'affranchissement obligatoire.	TOTAL des taxes à payer par les habitants du Brésil pour chaque paquet portant une adresse particulière et par chaque 40 grammes ou fraction de 40 grammes.	DROITS OU TAXES À PAYER par l'office brésilien l'office de France pour chaque paquet portant une adresse particulière et par chaque 40 grammes ou fraction de 40 grammes	
			Paquets transportés entre la France et le Brésil aux frais de l'office de France.	Paquets transportés entre la France et le Brésil sur l'office du Brésil.
		reis.	reis.	reis.
Iles du Cap-Vert, Sénégal, Gorée et Etats d'Europe (moins l'Espagne et Gi- braltar).	Port brésilien d'em- barquement ou de débarquement.	10	"	"
Buenos-Ayres et Uruguay. { Imprimés ori- ginaires du Brésil.	Port de débarque- ment.	50	40	"
{ Imprimés à des- tination du Brésil.	Port d'embarque- ment.	50	40	"
Espagne et Gibraltar.....	Frontière franco- espagnole.	70	56	16
Etats-Unis de l'Amérique du Nord. { Imprimés ori- ginaires du Brésil.	Port américain de dé- barquement.	90	80	10
{ Imprimés à des- tination du Brésil.	Port américain d'em- barquement.	90	80	10
Australie (voie de Suez). { Imprimés ori- ginaires du Brésil.	Port australien de dé- barquement.	90	80	10
{ Imprimés à des- tination du Brésil.	Alexandrie.....	90	80	10
Aden, Indes orientales, Cey- lan, Maurice, Penang, Singapore, Hong-Kong, Chine, Shang-Hai, Yoko- hama, Batavia et autres pays dont la correspon- dance peut être dirigée avec avantage par la voie de Suez.	Ports des mers de l'Inde ou de la mer de Chine des- servis par les pa- quebots français ou britanniques.	90	80	10
Pays d'ou- tre-mer autres que ceux ci-dessus désignés. { Imprimés ori- ginaires du Brésil.	Port de débarque- ment du pays de destination.	90	80	10
{ Imprimés à des- tination du Brésil.	Port d'embarque- ment du pays d'origine.	90	80	10

ART. 2.

Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 16 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Ministre des affaires étrangères,

Signé DECAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

33. — *DÉCRET qui fixe la Cotisation à percevoir sur les Trains de Bois flotté, pendant l'exercice 1874. (Approvisionnement de Paris.)*

Du 6 Juin 1874.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Sur la délibération, en date du 14 décembre 1873, prise par la commission des marchands de bois de chauffage, ladite délibération ayant pour objet de pourvoir, dans un intérêt commun, aux dépenses que nécessiteront, pendant le cours de l'exercice 1874, le transport et la conservation de ces

bois ;

Sur les lois annuelles de finances ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les trains de bois flotté, pendant l'exercice 1874, savoir :

Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en amont de Joigny, et sur la Cure, quarante-cinq francs (45 ^f), dont vingt-cinq francs (25 ^f) seront payés à Clamecy et vingt francs (20 ^f) à Paris, ci.....	45 ^f
Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur le canal de Bourgogne, quarante-deux francs (42 ^f), dont vingt-deux francs (22 ^f) payables à Joigny et vingt francs (20 ^f) à Paris, ci.....	42
Pour chaque train de dix-huit coupons qui sera flotté sur l'Yonne, en aval du pont de Joigny, et qui ne sera pas composé de bois précédemment tirés en route, quarante et un francs (41 ^f), dont vingt et un francs (21 ^f) seront payés à Sens et vingt francs (20 ^f) à Paris, ci.....	41

La portion de cotisation payable à Clamecy, Joigny et Sens s'applique aux services rendus en cours de navigation sur l'Yonne et au traitement des gardes-rivières qui y sont établis, ainsi que sur la Cure et la Seine; l'autre partie, c'est-à-dire vingt francs (20^f), comprend les frais de garage des trains à Paris.

Pour chaque train de dix-huit coupons provenant, soit de la rivière de Seine, soit des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, vingt-deux francs (22^f).

maison ducale de Saxe et de celui de Léopold de Belgique, ministre et secrétaire d'État des affaires étrangères;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura, entre l'administration des postes de France et l'administration des postes du Brésil, un échange périodique et régulier de lettres, d'échantillons de marchandises et d'imprimés de toute nature, par les moyens de communication et de transport après désignés, savoir :

1° Par les paquebots à vapeur que le Gouvernement français et le Gouvernement brésilien pourront juger à propos d'entretenir, fréter ou de subventionner pour opérer le transport des correspondances entre la France et le Brésil ;

2° Par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant entre les ports français et les ports brésiliens ;

3° Par les paquebots à vapeur britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports du Brésil.

L'administration des postes de France payera les frais résultant du transport par les bâtiments naviguant sous pavillon français des dépêches qui seront expédiées, au moyen de ces bâtiments, du Brésil pour la France que de la France pour le Brésil.

L'administration des postes de France payera également les frais résultant du transport des dépêches qui seront expédiées de la France pour le Brésil, tant par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant sous pavillon tiers que par les paquebots britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports du Brésil.

De son côté, l'administration des postes du Brésil payera les frais résultant du transport par les bâtiments naviguant sous pavillon brésilien des dépêches qui seront expédiées, au moyen de ces bâtiments, tant de la France pour le Brésil que du Brésil pour la France.

L'administration des postes du Brésil payera également les frais résultant du transport des dépêches qui seront expédiées du Brésil pour la France, tant par les bâtiments à vapeur du commerce naviguant sous pavillon tiers que par les paquebots britanniques faisant un service régulier entre les ports de la Grande-Bretagne et les ports du Brésil.

2. Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires c'est-à-dire non chargées, soit de la France et de l'Algérie pour le Brésil, soit du Brésil pour la France et l'Algérie, pourront, à leur choix, laisser le port des dites lettres à la charge des destinataires ou payer ce port d'avance jusqu'à destination.

Le prix du port des lettres adressées de l'un des deux États dans l'autre sera réglé conformément au tarif ci-dessous :

DÉSIGNATION DES LETTRES.		PRIX DE PORT à payer pour chaque lettre et par chaque poids de 10 grammes ou fraction de 10 grammes		SOMME À PAYER POUR CHAQUE LETTRE			
		par les habitants de la France et de l'Algérie.	par les habitants du Brésil.	et par chaque poids de 10 grammes ou frac- tion de 10 grammes par l'administration des postes de France à l'administration des postes du Brésil pour les lettres trans- portées entre la fron- tière française et la frontière brésilienne		et par chaque 3/8 d'once ou fraction de 3/8 d'once par l'ad- ministration des postes du Brésil à l'administration des postes de France pour les lettres trans- portées entre la fron- tière brésilienne et la frontière fran- çaise.	
		fr. c.	reis.	fr. c.	fr. c.	reis.	reis.
non affranchies	de la France et de l'Algérie pour le Brésil.....	1 00	•	0 25	0 75	•	•
	du Brésil pour la France et l'Al- gérie.....	•	400	•	•	300	100
	de la France et de l'Algérie pour le Brésil.....	•	400	•	•	300	100
	du Brésil pour la France et l'Al- gérie.....	1 00	•	0 25	0 75	•	•

3. Indépendamment des taxes fixées par l'article 2 précédent, les lettres non affranchies seront passibles, à la charge des destinataires, d'un droit fixe de cent vingt reis ou de trente centimes, suivant le cas.

Le droit sera perçu au profit et pour le compte du Pays de destination.

4. Les lettres expédiées à découvert (nao seguras) par la voie de la France ou par l'intermédiaire des paquebots-poste français, soit aux pays mentionnés au tableau A annexé à la présente Convention pour le Brésil, soit du Brésil pour ces mêmes pays, seront échangées entre l'administration des postes de France et l'administration des postes du Brésil aux conditions énoncées dans ledit tableau.

Il est convenu que, dans le cas où les conditions qui règlent les relations postales de la France avec les pays désignés dans le tableau A viendraient à être modifiées de manière à influencer sur les conditions d'échange fixées par la présente Convention pour les correspondances transmises par la voie de la France, ces modifications seraient appliquées de plein droit auxdites correspondances.

5. L'administration des postes de France pourra livrer à l'administration des postes brésiliennes des lettres chargées à destination du Brésil.

De son côté, l'administration des postes brésiliennes pourra livrer

fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre XLIII. — *Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), crédit de deux millions trois cent soixante-quinze mille francs (2,375,000'), applicable à la construction des chemins de fer d'Amay à Luzarches et d'Arras à Étaples, avec embranchements à Béthune et sur Abbeville.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spécialement versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie du chemin de fer du Nord.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3386. — *DÉCRET qui ouvre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'Avant-Port de cette ville.*

Du 18 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, sur la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à sept millions de francs (7,000,000') pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre;

Sur les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, les 25 novembre 1873, 5 janvier, 5 février, 5 mars, 4-25 avril, 5-26 mai et 5 juin 1874, de nouvelles sommes montant ensemble à neuf cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance allouée de sept millions de francs;

Sur la lettre du ministre des finances, en date du 16 juillet 1874,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre LXXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de neuf cent mille francs (900,000').

Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales affectées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CATILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

137. — DÉCRET qui approuve divers Travaux à exécuter et diverses Dépenses à faire sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Du 25 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Sur la loi et décret du 22 mai 1869 ⁽¹⁾, portant approbation d'une convention passée, le même jour, entre l'Etat et la compagnie du chemin de fer du Nord, et spécialement les articles 5, 6, 7 et 9 de ladite convention;

Sur les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 9 susvisé de la convention du 22 mai 1869;

Sur les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 26 novembre 1873, 25 février, 1^{er}, 15, 22 et 29 avril, 13 et 27 mai, 3 juin 1874;

Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

⁽¹⁾ X^{re} série, Bull. 1721, n° 16,990.

N° 3398. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-sigé par le ministre de la marine et des colonies) portant ce qui suit :

1^{re} Les limites de la mer dans l'anse de Maldormant (commune et canton maritime de Marseille, département des Bouches-du-Rhône), depuis le point où commence la délimitation consacrée par le décret du 17 juin 1857⁽¹⁾ jusqu'au point où se termine celle qui a été consacrée par le décret du 1^{er} 1858⁽²⁾, sont et demeurent fixées conformément à la ligne brisée A R D tracée en carmin, avec l'indication : *Limites du rivage de la mer, sur plan annexé au présent décret.*

2^{re} Les droits des tiers sont réservés. (Versailles, 28 Mai 1874.)

N° 3399. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-sigé par le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts) qui autorise le secrétaire perpétuel de l'académie des sciences morales et politiques à recevoir, au nom de cette académie et aux conditions énoncées dans le testament olographe de feu M. Odilon Barrot, en date du 1^{er} Bougival, 4 juillet 1869, le legs de cinquante mille francs par lui fondé en ladite académie pour la fondation d'un prix à décerner, tous les deux ans, alternativement, au meilleur ouvrage sur le jury et sur la procédure tant civile que criminelle et au travail le plus libéral et le plus pratique sur l'émancipation de nos administrations municipales et départementales et sur une vraie décentralisation. (Versailles, 4 Juin 1874.)

N° 3400. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-sigé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

L'ordonnance du 19 janvier 1820, qui assigne six offices d'avoué au tribunal de première instance de Mantes, est modifiée en ce sens que ce nombre est réduit à quatre.

Le décret du 2 novembre 1871, qui assigne douze offices d'huissier au tribunal de première instance de la Châtre, est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à onze.

Le décret du 25 juillet 1860, qui assigne dix-sept offices d'huissier au tribunal de première instance d'Arras, est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à seize. (Versailles, 2 Juillet 1874.)

N° 3401. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-sigé par le ministre de la guerre) portant ce qui suit :

1^{re} Le ministre de la guerre, au nom de l'État, est autorisé à accepter le don de cent francs de rente trois pour cent sur l'État offert par M^{me} Marie Geneviève Thomas, veuve du chef de bataillon Carré (Louis-Auguste), chef de bataillon de la Légion d'honneur, tué glorieusement à l'ennemi, devant Metz, le 31 août 1870, pour la fondation, en faveur des enfants de troupe du quatrième bataillon de chasseurs à pied, de deux prix annuels de bonne conduite de cinquante francs chacun, afin de perpétuer dans le corps le souvenir de son ancien commandant.

2^{re} Les arrérages annuels de ladite rente seront employés, chaque année, lors de l'inspection générale, conformément aux intentions ci-dessus exprimées. (Versailles, 14 Juillet 1874.)

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 519, n° 4783.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 519, n° 5751.

3402. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de la marine et des colonies) portant ce qui suit :

Les limites de la mer sur le territoire de la commune de Portiragnes (département de l'Hérault, quartier maritime d'Agde) sont et demeurent fixées conformément à la ligne tracée en bleu, avec l'indication : *Limites de la mer*, sur le plan annexé au présent décret.

Les droits des tiers sont réservés. [Versailles, 14 Juillet 1874.]

3403. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M. Serpette (Marie-Auguste-Edouard), propriétaire et maire, né le 10 juillet 1812, à Louvencourt, arrondissement de Doullens (Somme), y demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de de Bersaucourt, et à s'appeler, à l'avenir, *Serpette de Bersaucourt*.

M. Busquet (Noël-Charles-Isambert), propriétaire, né le 23 février 1821, à Caumont (Seine-Inférieure), demeurant à Paris, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de de Caumont de Marivaux, et à s'appeler, à l'avenir, *Busquet de Caumont de Marivaux*.

M. Mouillesaux (Jacques-Auguste-Charles), interprète attaché à l'administration des douanes impériales chinoises, né le 26 mai 1848, à Varennes-Monvers (Nièvre), demeurant à Shang-Hai (Chine),

M. Mouillesaux (Gabriel-Emmanuel), son frère, élève à l'école militaire de Saint-Cyr, né le 9 octobre 1853, à Orléans (Loiret), demeurant à Paris (Seine),

sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de de Bernières, et à s'appeler, à l'avenir, *Mouillesaux de Bernières*.

Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'Etat. (Versailles, 18 Juillet 1874.)

3404. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M. Le Roy de Lisa (Charles-Marie-Jules), capitaine du génie, né le 16 juin 1840, à Besançon (Doubs), y demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de de Chateaubran, et à s'appeler, à l'avenir, *Le Roy de Chateaubran*.

Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'Etat. (Versailles, 25 Juillet 1874.)

3405. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M. Arnault (Henri-Alexandre), procureur de la République près le tribunal de première instance de la Rochelle (Charente-Inférieure), né le 7 janvier 1831, à Fontenay-le-Comte (Vendée), est autorisé à ajouter à son nom patro-

nymique celui de *de Guenyveau*, et à s'appeler, à l'avenir, *Arnault de Guenyveau*.

2° M. *de Bellot (Robert-Marie)*, étudiant en droit, né le 17 juillet 1848 à Alger, demeurant à Paris, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de Chardebœuf de Pradel*, et à s'appeler, à l'avenir, *de Bellot de Chardebœuf de Pradel*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 30 Juillet 1874.*)

N° 3406. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Cavallier (Joseph-Henri-Gabriel)*, juge au tribunal de première instance de Béziers, né le 15 mai 1839, à Montpellier (Hérault), demeurant à Béziers (même département), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *d'Arnaud*, et à s'appeler, à l'avenir, *Cavallier d'Arnaud*.

2° M. *Thirion (Alexandre-Auguste)*, propriétaire, né le 11 août 1840, à Metz, demeurant à Paris (Seine),

M. *Thirion (Oswald-Isidore)*, ingénieur civil, né le 10 septembre 1840, à Metz, demeurant à Paris (Seine),

Et M. *Thirion (Alexandre-Henry)*, négociant, né le 14 mars 1844, à Paris, demeurant à Paris (Seine),

Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *de Noville*, et à s'appeler, à l'avenir, *Thirion de Noville*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Paris, 12 Août 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 1^{er} Septembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 223.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

107. — *Loi qui modifie les limites des départements de la Marne et de la Meuse entre les communes de Charmonais-le-Roi et de Sénard.*

Du 21 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 20 août 1873.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les polygones cotés A, B, C, sur le plan annexé à la présente loi et contenant ensemble une superficie de trois hectares quatre-vingt-six ares soixante-dix centiares (3^h 46^a 70^c) sont distraits de la commune de Charmonais-le-Roi, canton de Dommartin, arrondissement de Sainte-Menehould, département de la Marne, et rattachés à la commune de Sénard, canton de Triaucourt, arrondissement de Bar-le-Duc, département de la Meuse.

2. La présente modification aura lieu aux conditions stipulées dans les délibérations des conseils municipaux intéressés, en date des 18-20 août 1872, 11 février et 16 mars 1873.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3408. — *Loi qui érige en municipalité distincte la section de Lizines, dépendant de la commune de Lizines-Sognolles (canton de Donnemarie), arrondissement de Provins (Seine-et-Marne).*

Du 21 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 20 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le territoire qui forme actuellement la commune de Lizines-Sognolles, canton de Donnemarie, arrondissement de Provins, département de Seine-et-Marne, est divisé en deux communes qui auront pour chefs-lieux, l'une Lizines, l'autre Sognolles.

2. La limite entre ces deux communes est déterminée par la ligne A, B, C, D, E, F, G, H, figurée au plan ci-annexé par un fil de carmin.

3. La présente séparation aura lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis.

Les autres conditions de la séparation prononcée seront, s'il y a lieu, déterminées par un décret.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. MARTEL.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIERE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3409. — *Loi qui distrait des Territoires des communes de Lascelle, de Saint-Simon et de Vic-sur-Cère (Cantal), pour en former une commune distincte dont le chef-lieu est fixé à Velzic.*

Du 19 Juillet 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les territoires formant la succursale de Velzic et dépendant

des communes de Lascelle et de Saint-Simon (canton nord d'Aurillac) et de Vic-sur-Cère (canton de Vic-sur-Cère), arrondissement d'Aurillac, département du Cantal, formeront, à l'avenir, une commune distincte dont le chef-lieu est fixé à Velzic et qui en prendra la limite.

La limite de la nouvelle commune sera déterminée conformément au tracé noir figuré au plan ci-annexé, suivant la ligne pleine.

La commune de Velzic dépendra du canton nord d'Aurillac.

Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des modifications ou autres qui pourront être respectivement acquises.

Toutes autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, déterminées par un décret.

Promulgué en séance publique, à Versailles, le 29 Juillet 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FRANCISQUE RIVE, E. DE CAZENOVE DE PRADINE
LOUIS DE SÉGUR, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

120. — *Loi qui reporte à l'exercice 1874 une somme de 100,000 francs, restant disponible sur l'exercice 1873 (chapitre XXI du Budget du Ministère de l'intérieur. — Secours aux émigrations politiques).*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La somme de cent mille francs (100,000^f) restant disponible sur le crédit de cinq cent mille francs (500,000^f) ouvert au chapitre XXI du budget du ministère de l'intérieur, exercice 1873, est reportée au même chapitre, exercice 1874, pour être affectée aux

secours à distribuer aux étrangers réfugiés en France pour ce politique.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVIERE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3411. — *Loi qui autorise la ville de Limoges à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 18 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Limoges (Haute-Vienne) est autorisée à emprunter, moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser six pour cent (6 p. o/o), une somme de deux millions trois cent mille francs (2,300,000^f), remboursable en vingt-cinq ans, à partir de 1875, pour subvenir, avec les fonds à provenir du remboursement de la taxe des mobilisés, à l'établissement d'une nouvelle distribution d'eau et à la construction d'égouts.

Cet emprunt sera réalisé au moyen de l'émission d'obligations de mille francs chacune, qui seront remises à l'entrepreneur adjudicataire des travaux au fur et à mesure de ses besoins.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant vingt-cinq ans, à partir de 1875, douze centimes (0^e 12^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, dont elle rapporte en totalité un million six cent quatre-vingt-sept mille deux cents francs (1,687,200^f), pour rembourser ledit emprunt en capital.

érêts, concurremment avec un prélèvement sur les ressources
aires.

libéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE,
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

12. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin
fer d'intérêt local de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans
direction de Mirecourt.*

Du 5 Mars 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 7 mars 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement d'un chemin de fer d'in-
térêt local de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direc-
tion de Mirecourt;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a
été soumis dans le département de Meurthe-et-Moselle, et notamment le
procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 5 décembre 1872;

Vu les délibérations, en date des 18 novembre 1871 et 13 avril 1873, par
lesquelles le conseil général de Meurthe-et-Moselle a approuvé l'établis-
sement et la direction du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à

conclure, pour sa construction, un traité avec les sieurs *Tourtiel* et compagnie;
Vu ledit traité, conclu le 8 novembre 1873, ainsi que le cahier des charges
annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 19 juin
1873;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 4 août 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 3 septembre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 30 octobre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, et la loi
du 10 août 1871;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt.

2. Le département de Meurthe-et-Moselle est autorisé à pourvoir l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé avec les sieurs *Tourtel* et compagnie et au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges restent annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (182,000').

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à deux époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 5 Mars 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

TRAITÉ.

L'an mil huit cent soixante-douze, et le huit novembre,

Entre M. *Albert Le Guay*, préfet du département de Meurthe-et-Moselle, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 7 septembre 1872, et de celle de la commission de permanence, en date du 1^{er} octobre 1872.

D'une part,

Et MM. Tourtel (Charles-Jules), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville ;
Langlet (Jean-Baptiste-Joseph), banquier à Nancy, vice-président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Grundgeorge (Etienne), propriétaire à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Sidrot (Antoine), membre du conseil municipal de Nancy ;
Lejeune (Emile), négociant à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Gérard (Eugène), notaire et maire de Diarville ;
Aubry (Fourier), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt ;
Gaspard (Emile), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt ;
Éward (Auguste), banquier à Mirecourt, ancien président du tribunal de commerce de Mirecourt ;
Payonne (Charles-Antoine), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt ;
Chappuy (Emile-Gabriel), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt ;
Bastien (Ernest), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt ;
Ulen (Léon), ingénieur à Nancy ;
Delmas (Gaëtan), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt, maire de Saint-Menge ;
George (Aimé), propriétaire à Boulaincourt,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le préfet du département concède à

MM. Tourtel (Charles-Jules), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville ;
Langlet (Jean-Baptiste-Joseph), banquier à Nancy, vice-président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Grundgeorge (Etienne), propriétaire à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Sidrot (Antoine), membre du conseil municipal de Nancy ;
Lejeune (Emile), négociant à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize ;
Gérard (Eugène), notaire et maire de Diarville ;
Aubry (Fourier), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt ;
Gaspard (Emile), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt ;
Éward (Auguste), banquier à Mirecourt, ancien président du tribunal de commerce de Mirecourt ;
Payonne (Charles-Antoine), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt ;
Chappuy (Emile-Gabriel), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt ;
Bastien (Ernest), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt ;
Ulen (Léon), ingénieur à Nancy ;
Delmas (Gaëtan), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt, maire de Saint-Menge ;
George (Aimé), propriétaire à Boulaincourt,

qui acceptent et s'engagent à l'exploiter, la section, comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt, passant à l'est de la côte de Sion par Diarville,

Et ce, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. De leur côté, MM. *Tourtrel, Lenglet, Grandgeorge, Sidrot, Lejeune, Gérard, Aul Gaspard, Évrard, Payonne, Chappuy, Bastien, Ullens, Delmas et George* s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention dans un délai de trois ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à l'établissement de ce chemin de fer et de ses dépendances.

3. Le préfet de Meurthe-et-Moselle s'engage, au nom de ce même département

A. — A livrer aux concessionnaires les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art, des gares et stations et de toutes leurs dépendances, suivant les avant-projets dressés par M. l'ingénieur en chef *Dilschneider*, M. l'ingénieur ordinaire *Bauer*, sans préjudice des modifications qui peuvent résulter des enquêtes prescrites par la loi du 3 mai 1841 que des études définitives prescrites par le titre I^{er} du cahier des charges et des conférences à ouvrir avec le commandant militaire, et ce, dans un délai d'une année, à partir de la date de l'approbation, par l'administration, des plans et états parcellaires;

B. — A exécuter à ses frais toutes les déviations et modifications des chemins, routes rencontrés, ainsi que les chemins latéraux et les chemins d'accès aux gares, stations et haltes, pour toutes les parties de ces travaux qui seront en dehors des dépendances du chemin de fer;

C. — A payer aux concessionnaires, à titre de subvention en argent, pour l'entretien dudit chemin, une somme de trois cent quatre-vingt-quatorze mille francs (394,000^f), y compris les subventions à provenir des communes, des particuliers intéressés et de l'Etat.

4. Le département prélèvera tout d'abord sur les premières subventions disponibles, de toute provenance, les fonds nécessaires pour le paiement des terrains qui seront acquis à ses risques et périls.

Le surplus des subventions, fixé, quel que soit le prix d'achat des terrains, à la somme de trois cent quatre-vingt-quatorze mille francs (394,000^f), sera versé entre les mains des concessionnaires de la manière suivante :

En 1875.....	74,000 ^f
En 1876.....	110,000
En 1877.....	105,000
En 1878.....	105,000
TOTAL ÉGAL.....	394,000

Chacune de ces sommes sera versée en deux termes semestriels égaux, dont le premier sera payé le 1^{er} avril de chaque année et le second le 1^{er} octobre suivant.

Les concessionnaires devront justifier, avant le paiement de chacun des six premiers termes, de l'emploi en travaux, approvisionnements et matériel d'une somme au moins double de celle qu'ils auront à recevoir, et, avant le paiement des deux derniers termes, de la réception définitive de la ligne.

5. La partie de ladite subvention de trois cent quatre-vingt-quatorze mille francs (394,000^f) qu'il y aura lieu d'imputer sur les fonds départementaux pourra être, au choix du département, payée en obligations départementales, au porteur ou nominatives, émises au pair, rapportant cinq pour cent (5 p. o/o) d'intérêt et amortissables en un nombre d'annuités pouvant varier de vingt à quarante, les frais de timbre étant à la charge du département et les impôts à la charge des concessionnaires.

La somme à imputer sur les fonds départementaux et convertissable ainsi en obligations départementales ne pourrait être inférieure à cent soixante mille francs (160,000^f) ni supérieure à deux cent cinquante mille francs (250,000^f).

Le département aura la faculté de choisir le mode de paiement qui lui conviendra jusqu'au jour de la première des échéances fixées par l'article 4.

6. Dans le cas où les concessionnaires auraient justifié de l'emploi en travaux, approvisionnements et matériel d'une somme dépassant les prévisions portées à l'article 4, les paiements que le département aurait encore à leur faire seraient avancés jusqu'à concurrence des rentrées réalisées par lui sur l'ensemble des subventions spéciales à la ligne de Vézelize à Mirecourt, quelle qu'en soit l'origine.

7. La présente convention est subordonnée :

A l'obtention du décret portant déclaration d'utilité publique du chemin con-

A l'allocation par l'État d'une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (100,000) sur les fonds mis à la disposition de l'administration des travaux publics par la loi du 12 juillet 1865 ;

A la condition que cette subvention sera mise à la disposition du département dans des délais au moins aussi rapprochés que ceux qui ont été prévus, c'est-à-dire en annuités, de 1874 à 1878 ;

A l'obtention de la concession de la section du chemin de fer comprise dans le département des Vosges.

Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, MM. Tourtel, Lenglet, George, Sidrot, Lejeune, Gérard, Aubry, Gaspard, Evrard, Payonne, Chappuy, Uens, Delmas et George engagent leur garantie personnelle et solidaire, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreront les droits et obligations résultant de la présente convention.

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge des concessionnaires.

Fait double à Nancy, les jour, mois et an susdits.

En présence des signatures :

Signé J. TOURTEL, A. LE GUAY, LENGLET, GRANDGEORGE, E. LEJEUNE, L. UENS, GÉRARD, F. AUBRY, GAËTAN DELMAS, A. ÉVRARD, E. GASPARD, E. CHAPPUY, E. BASTIEN, SIDROT fils, PAYONNE, GEORGE.

Certifié conforme au traité annexé au décret du 5 mars 1874, enregistré sous le

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt, section comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle, sera établi en prolongement du chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vézelize. Au sortir de la station de Vézelize, il se dirigera sur Quevilloncourt, Forcelles-Saint-Gorgon, Praye-sous-Vaudémont, passera par les villages de Saint-Firmin et de Housseville, arrivera près de Diarville, rejoindra le ruisseau de Bouzanville, passera entre les villages de Bouzanville et de Malincourt et se raccordera avec le tracé de la section du même chemin de fer comprise dans le département des Vosges.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après la livraison des terrains par le département et achevés dans les trois années qui suivront cette livraison.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public dépendant soit de la grande, soit de la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Après l'approbation des dispositions projetées pour la modification ou la déviation des routes et chemins rencontrés, et pour la création des chemins latéraux et d'accès,

le service départemental se chargera d'exécuter à ses frais la partie de ces travaux qui sera en dehors des dépendances du chemin de fer, les limites de ces dépendances devant être fixées au besoin par l'autorité préfectorale.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et autres documents qui pourraient avoir été antérieurement dressés par les soins de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de plans d'ensemble, comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera, sur une échelle de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes de la ligne, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes, déjà données sur le plan en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan en long que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chaque ouvrage.

6. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés, les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté des bords extérieurs du rail et l'arête supérieure du ballast sera de soixante centimètres (0^m,75) au moins.

La largeur du couronnement du profil en travers sera de cinq mètres (5^m,00).

La compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, sur les propositions locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à trois cents mètres (300^m,00). Une partie droite de cent mètres (100^m,00) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millièmes (0^m,015) par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres (100^m,00) au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux sur le même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites tant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur emplacement et leur emplacement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marche

seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° d'un plan à l'échelle de un cinq-centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que les dispositions de leurs abords;

2° d'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° d'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront

indiquées. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration supérieure pour les routes et par le préfet pour les chemins, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal. Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les têtes sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui franchira la route ou le chemin sera fixée par l'administration supérieure pour les routes et par le préfet pour les chemins, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80).

Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures. Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Le passage à niveau établi sur une route nationale ou départementale sera fermé de barrières; il y sera en outre établi une maison de garde toutes les fois que la route en sera reconnue par l'administration.

Les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera établi, les concessionnaires entendus, des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

13. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales et centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre de refuser d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette règle, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Il est bien entendu que le présent article n'apporte aucune dérogation au mode de répartition des travaux entre la compagnie concessionnaire et le service départemental, tel qu'il est indiqué à l'article 3.

14. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des émanations d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours quelconques auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) en têtes.

La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

15. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur sous clef au-dessus de la surface du rail. La distance verticale entre l'intrados des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de ventilation des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

16. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue, à moins d'en être dispensée par le préfet, de prendre toutes les mesures de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du commerce n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne, sauf au département à faire état à la compagnie, en vertu de l'article 3, de la valeur des travaux provisoires qui seraient utiles à lui dans les travaux définitifs.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs nécessaires à rétablir les communications interceptées.

17. La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, et de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

18. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de première qualité. Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (35^k) au moins sur la voie de circulation.

19. Le préfet pourra dispenser les concessionnaires, sur leur proposition, de faire des clôtures sur tout ou partie du chemin.

20. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquel établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département remis gratuitement à la compagnie à titre de subvention, et ce, dans un délai de deux ans à partir de la date de l'approbation, par l'administration, des plans parcellaires et des états indicatifs des contenances à acquérir.

Les indemnités pour occupation temporaire, pour emprunt ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux à la charge de la compagnie, seront supportées et payées par elle.

21. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

22. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières

traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les constructions qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il faudra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Tous les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Le contrôle et la surveillance de l'administration préfectorale auront pour objet de veiller à ce que les concessionnaires ne s'écarteraient des dispositions prescrites par le préfet, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

À mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, les parties d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces parties par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après indiquées.

Les réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception partielle et définitive du chemin de fer.

Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront parties intégrantes du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus dans l'état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état; il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des garçons en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, garnies de rideaux;

2° Les voitures de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, garnies de rideaux, et auront des banquettes et des dossiers rembourrés;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossier. Les banquettes et les dossiers devront être inclinés et les sièges seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, pour les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été consultée, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront applicables non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les compagnies qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Le nombre des trains de voyageurs desservant toutes les stations et haltes sera au moins de trois par jour dans chaque sens. Ces trains pourront être mixtes. Toutefois le nombre de ces trains pourra être réduit à deux dans chaque sens, si le revenu de l'exploitation est inférieur et tant que ce revenu sera inférieur à quatre pour cent du capital effectif dépensé par la compagnie concessionnaire, sous forme d'actes d'obligations. La compagnie pourra, d'ailleurs, être autorisée par le préfet à former, dans chaque sens, un de ces trois trains en un train direct ne desservant que les stations ou haltes principales.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer, de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du cahier des charges sera de quatre-vingt-quinze ans. Elle commencera à courir le 1^{er} janvier 1877 et finira le 31 décembre 1972.

Toutefois, si la ligne est terminée et reçue avant le 1^{er} janvier 1877, la compagnie sera autorisée, sans dérogation au paragraphe précédent, à l'exploiter aux conditions de la concession.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer.

les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les emplacements des gares et des stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garage, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, ponts, tournants, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à remettre en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se présente pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant à ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, les approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les lui restituer de la même manière.

En outre, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

À toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les revenus nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Le produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

En aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les versements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

En tous les cas, la somme de trente mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et restera acquise.

En outre, la faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, par la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur la mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Si cette seconde tentative est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuée de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée.

par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépenses seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

		PRIX		
		de péage.	du transport.	de port.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
<i>Grande vitesse.</i>				
Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 000
	Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres et munies de banquettes et dossiers rembourrés (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 000
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)...	0 037	0 018	0 000
	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants.....	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e).....		0 010	0 005	0 000
<i>Petite vitesse.</i>				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....		0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....		0 025	0 015	0 000
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....		0 01	0 01	0 000
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.				

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
---	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 10
2 ^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit <i>de corde</i> . — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Bois-			

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTALX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 08	0 06	0 14
0 07	0 05	0 12
0 06	0 04	0 10
0 15	0 10	0 25
0 20	0 10	0 30
2 25	1 50	3 75
3 00	1 50	4 50
1 35	0 90	2 25
2 00	1 00	3 00
0 18	0 14	0 32
0 25	0 15	0 40
0 20	0 10	0 30
0 10	0 08	0 18
0 50	0 30	0 80
0 18	0 12	0 30

— Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres.
— et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées...
— Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais
— que le minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons.
— Meulière. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....
— Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais.
— et à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la cons-
— truction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux
— et pierres.

VOYAGEURS ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Un ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....
Un ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....
Voiture pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de
convoi).....
Voiture pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de con-
voi).....
Voiture de sept à dix tonnes.....
Voiture de plus de dix tonnes.....
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant
rien de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit
de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à
celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant
à vide.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être
inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.
Une à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette
dans l'intérieur.....
Une à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'in-
térieur, omnibus, diligences, etc.....
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront
lieu à grande vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront
majorés.

Dans ces cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix,
voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voi-
tures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs
occupant ce nombre payeront le prix des places de troisième
classe.

Les voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....
Les voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des
prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

LE SERVICE DES POMPES FUNÉBRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cer-
cueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voi-
ture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera
transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent
pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie
qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres
moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu, sur la ligne principale, d'après le nombre de kilomètres
qui y seront parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été par-
couru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à quatre kilomètres, elle sera comptée pour quatre kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de cinq, qu'à dix kilogrammes ; 3° au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout voyageur régulier de voyageurs devra contenir des voitures des trois classes définies à l'article 41 en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient aux bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers. L'administration fixera, sur la proposition de la compagnie.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une classe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessus.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de mess-

naires et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles ne soient envoyés en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un paquet ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même poids plus de quarante kilogrammes.

2. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, les limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ou aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le voyage et sur le transport.

3. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix du transport pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

4. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux et sur la proposition de la compagnie, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et les destinataires seront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

55. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie pourra être tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Les dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper une deuxième.

compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et pour d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de la même classe, ou de la première classe définie à l'article 31, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires au échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Les employés chargés de la surveillance de la ligne, les agents préposés à l'entretien ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux ordres de l'État ou des départements; leurs formes ou dimensions seront déterminées d'un concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges. Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de troisième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à vingt centimes par compartiment et par voyageur.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

La compagnie devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite.

57. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, aux gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir à ces fils et appareils et de leur faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à rechercher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie. La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni même, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler les voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails matériels dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la qualité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines, ou établissements commerciaux, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuerait sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il n'en résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le

de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements. L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires. L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner la suspension temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements touchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports. La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements. Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements partiels ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement qui donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résultent lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel éprouverait pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire suspendre la soudure.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix de douze centimes par tonne et par kilomètre, en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Le premier kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

La compagnie percevra en outre, pendant un délai de dix ans, un droit d'embranchement fixe de trente centimes par tonne; le délai de dix ans courra à partir du jour où la circulation sur l'embranchement aura été autorisée par le préfet. Seront exceptés de ce droit les propriétaires de mines ou d'usines qui auront contribué, par une subvention agréée par le préfet, à la construction du chemin de fer. La perception de la taxe d'embranchement sera, d'ailleurs, soumise aux prescriptions de l'article 17 ci-dessus.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs et destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de cinq mille kilogrammes.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains pès par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer et assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse départementale, une somme de cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme matière de contributions publiques.

65. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera, dans la caisse publique désignée par le préfet, une somme de trente mille francs (30 000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par quart et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Le dernier quart ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

66. La compagnie devra faire élection de domicile à Nancy pour ses rapports avec l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, soit sur le sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, soit sur les jugements administratifs, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au Conseil d'État.

68. Les frais d'enregistrement sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Nancy, le 8 novembre 1872, pour être joint au traité en date du même jour.

Suivent les signatures.

Signé A. LE GUAY, J. TOURTEL, LENGLET, GRANDGEORGE, E. LEBLANC,
L. ULENS, GÉRARD, F. AUBRY, E. BASTIEN, GÉRARD,
A. ÉVARAD, A. GEORGE, GASPARD, E. CHAPPUT, PAUL
SIDROT fils.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 novembre 1874, enregistré sous le n° 159.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

— DÉCRET qui ouvre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds versés au Trésor par des Départements, des Communes et des Particuliers, pour l'exécution de divers Travaux publics.

Du 18 Juillet 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur la proposition du ministre des travaux publics;

la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des fonds affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics sont portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

l'État ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice

sur la lettre du ministre des finances, en date du 16 juillet 1874,

ARRÊTÉ :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1874 (première et deuxième sections), un crédit de quatre millions trois cent soixante-huit mille huit cent quatre-vingt francs soixante-dix centimes (4,368,804^{fr} 70^c).

Cette somme de quatre millions trois cent soixante-huit mille huit cent quatre-vingt francs soixante-dix centimes (4,368,804^{fr} 70^c) est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

I^{re} SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

CHAP. XI.	Routes et ponts.....	114
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.....	109
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.....	7
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.....	70
— XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement et de curage.....	3

II^{re} SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales.....	8
— XXXI.	Rectification des routes nationales.....	30
— XXXIV.	Construction de ponts.....	400
— XXXV.	Amélioration des rivières.....	31
— XXXVI.	Établissement de canaux de navigation.....	50
— XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.....	70.8
— XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations.....	15
— XXXIX.	Travaux de dessèchements et d'irrigations.....	
— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État...	3,470

ENSEMBLE, comme ci-dessus..... 4,368

2. Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article 1^{er} au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON

Le Ministre des finances,
Signé P. MAGNE.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. CAILLAUX.

des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1874.

DEPARTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
1^{re} SECTION. (TRAVAUX ORDINAIRES.)		
CHAPITRE XI.		
ROUTES ET PONTS.		
Seine.....	Reconstruction de la chaussée de la route nationale n° 3, dans la traverse de Château-Thierry.....	3,500 ⁰⁰
Seine-et-Oise.....	Travaux d'exhaussement du quai Houardon, à Landerneau (route nationale n° 12).....	1,000 00
Seine-et-Marne.....	Travaux destinés à protéger la route nationale n° 135 et la ville de Risic contre les inondations de l'Adour.....	2,000 00
Seine-et-Marne.....	Restauration de la chaussée pavée du cours de l'Intendance (route nationale n° 10), entre la place de la Comédie et la place Dauphine, à Bordeaux.....	19,500 00
Seine-et-Marne.....	Entretien des routes nationales dans la traverse de Blaye.....	289 30
Seine-et-Marne.....	Entretien des routes nationales dans la traverse de Libourne.....	222 06
Seine-et-Marne.....	Entretien des routes nationales dans la traverse de Bordeaux.....	9,460 00
Seine-et-Marne.....	Réparation des chaussées des routes nationales n° 20 et 143, dans la traverse de Châteauroux.....	8,700 00
Seine-et-Marne.....	Reconstruction d'un aqueduc sous la route nationale n° 5, dans la traverse de Montrond.....	500 00
Seine-et-Marne.....	Rescindement de la maison appartenant à M ^{lle} Deleare, située le long de la route nationale n° 157, dans la traverse de Vendôme.....	1,500 00
Seine-et-Marne.....	Rescindement de la maison du sieur Barbier, située le long de la route nationale n° 7, dans la traverse de Briare.....	100 00
Seine-et-Marne.....	Rescindement de la maison du sieur Mousseron, située le long de la route nationale n° 127, dans la traverse d'Agen.....	602 07
Seine-et-Marne.....	Reconstruction de la chaussée pavée de la route nationale n° 3, dans la traverse de la rue du Commerce, à Épernay.....	11,000 00
Seine-et-Marne.....	Construction de trottoirs à Ligny, route nationale n° 4.....	1,180 00
Seine-et-Marne.....	Amélioration de la route nationale n° 31, aux abords et dans la traverse de Beauvais.....	2,500 00
Seine-et-Marne.....	Construction de trottoirs et de caniveaux pavés dans la traverse de Fauquembergue (route nationale n° 28).....	225 00
Seine-et-Marne.....	Élargissement de la route nationale n° 67, dans la traverse de Gray.....	8,000 00
Seine-et-Marne.....	Construction d'un égout sous la route nationale n° 5, dans la traverse de Charenton.....	25,000 00
Seine-et-Marne.....	Entretien de la route nationale n° 10.....	1,500 00
Seine-et-Marne.....	Construction d'un égout sous les routes nationales n° 13 et 183, dans la traverse de Mantes.....	12,000 00
Seine-et-Marne.....	Arrosee des routes nationales n° 10 et 185, dans la traverse de Versailles.....	2,598 24
Seine-et-Marne.....	Construction d'un aqueduc dans la traverse de la Roche-sur-Yon (route nationale n° 160).....	3,200 00
Seine-et-Marne.....	Établissement de trottoirs à Ancy-le-Franc, sur le côté gauche de la route nationale n° 5.....	283 17
TOTAL du chapitre XI.....		114,859 84
CHAPITRE XII.		
NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.		
Aisne.....	Travaux d'empierrement du chemin de halage de la rivière d'Aisne, entre le pont de Soissons et la promenade du Mail.....	3,000 00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDs SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements
Allier.....	Réparation du perré de Charmeil-sur-Allier.....	3,500
Ardèche.....	Revêtement de la berge de rive droite du Rhône, au quartier de l'île de Perriers.....	1,750
Drôme.....	Entretien du barrage de Ternay.....	5,400
Eure.....	Travaux de réparation de la digue de Donzère.....	1,000
	Travaux de déplacement du bac de Poses, sur la Seine.....	10,000
	Construction d'une digue et d'une cale d'embarquement sur la Seine, à Aiziers.....	3,000
	Établissement d'une cale d'accès au bac de Lestiac.....	11,250
Gironde.....	Construction, sur la Garonne, d'un débarcadère destiné au service du chemin de fer d'intérêt local de Bordeaux à la Sauve.....	2,000
	Construction d'une cale à Port-Neuf, sur la Dordogne.....	560
Jura.....	Travaux de défense de la rive gauche du Doubs, à Neublans.....	800
Landes.....	Travaux de défense de la rive droite de l'Adour, en aval du moulin de Touya.....	1,600
Loire.....	Entretien du réservoir de Furens.....	6,000
Maine-et-Loire.	Construction d'un port au Pas du-Pin, sur la Loire.....	1,000
	Amélioration du port de Saint-Mainbeuf, sur la Loire, à Villebernier.....	4,000
	Frais d'études d'un avant-projet de canalisation de la Meurthe.....	1,500
Meurthe-et-Moselle.	Construction du chemin de halage de la rive gauche de la Moselle, entre les ruissaux de Gare-le-Coup et des Bonvades.....	1,800
	Frais d'entretien du chemin de halage de la Lys.....	204
Pas-de-Calais..	Frais d'entretien du chemin de halage de la Scarpe.....	27
	Frais d'entretien du chemin de halage de la Lawe.....	150
	Frais de curage de la Scarpe.....	2,657
Puy-de-Dôme.	Travaux de défense du chemin d'intérêt commun n° 34, à Brassac.....	6,900
Pyrénées (Basses-).	Entretien des quais de la Nive.....	1,600
Rhône.....	Entretien des quais du Rhône et de la Saône, dans la traversée de Lyon.....	20,000
Tarn.....	Entretien des barrages de Montans et de Lamothe-Gardès, sur le Tarn.....	1,510
	Travaux de défense des rives de la Garonne, à Lamfrol, à Speyroux et au Mas-Grenier.....	17,260
Tarn-et-Garonne.	Construction d'une cale d'accès au bac de Cordes, sur la Garonne.....	683
TOTAL du chapitre XII.....		109,965
CHAPITRE XIII.		
NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.		
Nord.....	Entretien des ponts établis sur la Sambre française canalisée.....	549
Oise.....	Amélioration du port de Pont-l'Évêque, sur le canal latéral à l'Aisne.....	650
Pas-de-Calais..	Reconstruction du pont de halage dit <i>des Vaches</i> , sur le canal de la Sensée.....	6,000
TOTAL du chapitre XIII.....		7,199
CHAPITRE XIV.		
PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.		
Calvados.....	Entretien des cales du port de Grand-Camp.....	1,000
	Pavage du terre-plein des cales du port de Grand-Camp.....	2,500
	Travaux de dévasement du port de Honfleur.....	10,000

Départements.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
Parente- Maurice.	Construction d'une cale au port Paradis.....	1,418 ^f 86 ^c
Maurice.	Construction d'une jetée sur le rocher de la Fumée, à Fouras.....	2,100 00
Maurice.	Travaux de prolongement du débarcadère submersible de Saint-Bonnet.....	5,912 31
Maurice.	Construction d'une cale d'embarquement dans le havre du moulin de Plouër, sur la Rance maritime.....	16,000 00
Maurice.	Entretien des quais de la rive gauche du port de Bordeaux.	11,318 65
Maurice.	Établissement d'un chemin d'accès au débarcadère d'Eyrac.	649 74
Maurice.	Travaux de redressement du chenal du port de By.....	519 00
Maurice.	Reconstruction du débarcadère d'Eyrac.....	8,000 00
Maurice.	Entretien des ports de Soussans, de Plagne, de Macau, de Blaye, de Plassac et de Bourg.....	1,778 89
Maurice.	Portion de traitement de l'agent chargé du service des tirages à la mer dans le port de Calais.....	600 00
Maurice.	Indemnité allouée aux officiers et aux maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.....	360 00
Maurice.	Indemnité allouée aux officiers et aux maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.....	240 00
Maurice.	Entretien de la côte des Basques.....	1,600 00
Maurice.	Travaux de modification des vannes de chasse de l'écluse du grand pont de Beauvoir.....	6,500 00
	TOTAL du chapitre XIV.....	70,497 45
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÈCHEMENT ET DE CURAGE.	
Loire- Inférieure.	Frais de curage de ruisseaux non navigables ni flottables...	395 10
	II ^e SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Pyénées (Basses-). Savoie (Haute-).	Entretien de la route thermique n° 3 bis.....	2,500 00
	Construction de la route nationale n° 202, entre Cluses et le col de Châtillon.....	5,604 00
	TOTAL du chapitre XIX.....	8,104 00
	CHAPITRE XXXI.	
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.	
Maurice.	Rectification de la route nationale n° 112, dans la traverse de Béziers.....	5,250 00
Maurice.	Rectification de la route nationale n° 178, dans la traverse de la ville de la Guerche.....	15,000 00
	TOTAL du chapitre XXXI.....	20,250 00
	CHAPITRE XXXIV.	
	CONSTRUCTION DE PONTS.	
Seine.	Construction du pont du boulevard Saint-Germain, sur la Seine.....	400,000 00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements
CHAPITRE XXXV.		
AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.		
Gironde.....	Amélioration du port de Viols, sur la Garonne.....	
	Établissement d'un port sur la Garonne (commune de Saint-Maixent).....	300
Meurthe-et-Moselle.	Construction des ponts de Dieulouard, sur la Moselle.....	5,000
Pas-de-Calais..	Reconstruction du pont de Vitry, sur la Scarpe.....	15,000
Rhône.....	Travaux de prolongement de la digue de la Mutatière, à Lyon.....	10,000
	TOTAL du chapitre XXXV.....	31,300
CHAPITRE XXXVI.		
ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.		
Saône-et-Loire.	Établissement de la rigole navigable de l'Arroux.....	36,000
Vendée.....	Construction d'un pont tournant à la Charrié, sur le canal de Luçon.....	14,377
	TOTAL du chapitre XXXVI.....	50,377
CHAPITRE XXXVII.		
TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.		
Calvados.....	Travaux d'amélioration du port de Honfleur.....	40,000
Gironde.....	Prolongement d'un égout sous le cours du Médoc, à Bordeaux.....	1,250
Manche.....	Acquisition de bâtiments et dépendances existant aux abords du quai du port de Barbeur.....	1,090
	Amélioration du port de Carteret.....	20,000
Vendée.....	Acquisition d'une partie de la maison <i>Serguel</i> , située en saillie sur l'alignement du quai Guiné, au port des Sables.	1,333
	Achèvement du bassin à flot du port des Sables.....	7,188
	TOTAL du chapitre XXXVII.....	70,819
CHAPITRE XXXVIII.		
TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.		
Maine-et-Loire.	Exhaussement et consolidation des levées de Savennières..	5,000
	Travaux de défense de la ville d'Angers contre les inondations.....	10,000
	TOTAL du chapitre XXXVIII.....	15,000
CHAPITRE XXXIX.		
TRAVAUX DE DÉSÈCHEMENT ET D'IRRIGATION.		
Corse.....	Travaux de dessèchement des marais de Biguglia.....	51 1/2

ARTICLES.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
CHAPITRE XLIII.		
TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.		
100.	Construction des chemins de fer de Foix à Tarascon et de	
101.	Mende à Séverac.....	2,500,000 ^f 00 ^c
102.	Construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, avec	
103.	embranchements sur Béthune et sur Abbeville.....	970,000 00
	TOTAL du chapitre XLIII.....	3,470,000 00
RÉCAPITULATION.		
I^{re} SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.		
104.	Routes et ponts.....	114,859 ^f 84 ^c
105.	Navigation intérieure. — Rivières.....	109,965 56
106.	Navigation intérieure. — Canaux.....	7,199 42
107.	Ports maritimes, phares et fanaux.....	70,497 45
108.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de des-	
109.	sèchement et de curage.....	395 10
II^e SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
110.	Lacunes des routes nationales.....	8,104 00
111.	Rectification des routes nationales.....	20,250 00
112.	Construction de ponts.....	400,000 00
113.	Amélioration des rivières.....	31,285 00
114.	Établissement de canaux de navigation.....	50,377 12
115.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports mari-	
116.	times.....	70,819 77
117.	Travaux de défense contre les inondations.....	15,000 00
118.	Travaux de dessèchement et d'irrigation.....	51 44
119.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.....	3,470,000 00
	TOTAL GÉNÉRAL.....	4,368,804 70

pour être annexé au décret en date du 18 juillet 1874, enregistré sous le

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

124. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 31 janvier 1855, qui assigne cinq offices d'avoué au tribunal de première instance de Fougères (Ille-et-Vilaine), est modifié en ce que ce nombre est réduit à quatre.

ordonnance du 2 août 1820, qui assigne huit offices d'avoué au tribunal de première instance de Charolles (Saône-et-Loire), est modifiée en ce que ce nombre est réduit à six. (Paris, 14 Avril 1874.)

N° 3415.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre
par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de voies de manœuvre à la gare des usines de la Sambre, ligne Saint-Quentin à Erquelines (Nord), conformément au plan dressé à la date du 5 juin 1873 par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du chemin de fer du Nord est substituée aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'expropriation de ces terrains devra être consommée dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

3° Ces terrains seront incorporés au chemin de fer du Nord et retourneront à l'État à l'expiration de la concession. (Versailles, 28 Mai 1874.)



Certifié conforme :

Paris, le 4^r Septembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du décret au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 224*.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

416. — *Loi portant fixation du Budget général des Dépenses et des Recettes de l'exercice 1875.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 25 août 1874.)

ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

TITRE I^{er}.

BUDGET GÉNÉRAL.

§ 1^{er}. — *Crédits accordés.*

Art. 1^{er}. Des crédits sont ouverts aux ministres pour les dépenses de l'exercice 1875, conformément à l'état A ci-annexé.

Les crédits s'appliquent :

la dette publique et aux dotations, pour...	1,223,199,474 ^f	
aux services généraux des ministères, pour...	1,094,206,608	
aux frais de régie, de perception et exploitation des impôts et revenus publics,	247,902,849 ^f	
aux remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et comptes, pour.....	19,143,900	267,046,749

TOTAL GÉNÉRAL, conforme à l'état A ci-annexé.. 2,584,452,831

* Voyez un Erratum à la fin de ce numéro.

§ 2. — *Impôts autorisés.*

2. Dans la loi de finances de 1876, il sera présenté par le Gouvernement un projet de nouvelle répartition du principal de la contribution foncière entre les départements.

La contribution des patentes continuera de supporter, comme en 1874, quarante-trois centimes (0^e 43^e) additionnels extraordinaires par franc.

3. Les contributions directes applicables aux dépenses générales de l'État seront perçues, pour 1875, en principal et en centimes additionnels, conformément à la première partie de l'état B ci-annexé et aux dispositions des lois existantes.

Le contingent de chaque département dans les contributions foncière, personnelle-mobilière et des portes et fenêtres est fixé en principal aux sommes portées dans l'état C annexé à la présente loi.

4. Continuera d'être faite pour 1875, au profit de l'État, conformément aux lois existantes, la perception des divers droits, produits et revenus énoncés dans le premier paragraphe de l'état D annexé à la présente loi.

5. Les droits de vérification des poids et mesures seront établis par décrets, sans pouvoir dépasser le taux des droits fixés dans les tarifs annexés au décret du 26 février 1873.

6. Les prescriptions de l'article 15 de la loi du 22 juin 1854 sont remplacées par la disposition suivante :

Chaque avertissement délivré pour le recouvrement des contributions directes, en exécution des articles 50 et 51 de la loi du 15 mai 1818, énoncera les proportions entre la part de la contribution revenant à l'État, la part de la contribution revenant au département, la part de la contribution revenant à la commune et le reliquat de la contribution réclamée au contribuable.

7. Ne sont pas assujetties à la taxe établie par l'article 9 de la loi du 16 septembre 1871 les sociétés ayant pour objet exclusif des jeux d'adresse ou des exercices spéciaux, tels que chasse, sport nautique, exercices gymnastiques, jeux de paume, jeux de boules, de tir au fusil, au pistolet, à l'arc, à l'arbalète, etc., et dont les réunions ne sont pas quotidiennes.

8. Les paragraphes 1 et 3 de l'article 8 de la loi du 30 décembre 1873 sont remplacés par les dispositions suivantes :

§ 1^{er}. Les savons employés à la préparation, au dégraissage, à la teinture et au blanchiment des soies, des laines, des cotons, des autres matières textiles à l'état brut ou à l'état de tissus n'ayant pas encore reçu le dernier apprêt que comporte leur fabrication pourront être livrés avec décharge de droits, si l'emploi en est suivi.

ment justifié. Cette justification résultera de l'exercice des fa-
cultés qui réclameront le bénéfice de cette exemption. Les frais de
exercices seront à leur charge.

3. Le règlement d'administration publique indiqué à l'article 15
déterminera la forme spéciale de l'application de ces dispositions
relatives aux fabriques de savons, et notamment en ce qui regarde l'exception
relative pour les fabriques et teintureries de soie, laines, cotons, fils
des matières textiles.

53. — Évaluation des voies et moyens et résultat général du budget.

Les voies et moyens applicables aux dépenses du budget géné-
ral de l'exercice 1875 sont évalués, conformément à l'état E ci-an-
ci, à la somme totale de..... 2,588,900,624

Les crédits pour les frais de régie, de percep-
tion et d'exploitation des impôts et pour les rem-
boursements et restitutions étant fixés à..... 267,046,749

Le produit net des impôts et revenus publics
est évalué à..... 2,321,853,875

D'après les fixations établies par la présente loi, le résultat gé-
néral du budget de l'exercice 1875 se résume ainsi qu'il suit :

Produit net des impôts et revenus..... 2,321,853,875

Crédits ouverts pour la dette publique et les
autres..... 1,223,199,474

Reste applicable au service de l'État..... 1,098,654,401

Crédits ouverts pour les services généraux des
autres..... 1,094,206,608

Excédant du produit net des impôts et revenus
sur les dépenses de l'État..... 4,447,793

Les bons du trésor en circulation ne pourront excéder quatre millions de francs (4,000,000^f). Ne sont pas compris dans la limite les bons déposés en garantie à la Banque de France, les créés spécialement pour prêts à l'industrie, ni les bons 2-10 et 5-10.

24. Il est ouvert au ministre de la guerre un crédit de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000^f) pour l'inscription, au public, des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1875.

25. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1875 pour l'inscription des pensions civiles, par application de la loi du 9 juin 1853, un crédit supplémentaire de un million cinq cents francs (1,500,000^f) en sus du produit des extinctions.

TITRE VI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

26. Le ministre des finances est autorisé à convertir le montant des seize millions quatre cent quatre mille trois cent soixante francs des subventions dues, en 1875, à diverses compagnies de chemins de fer mentionnées au chapitre XLIV du budget du ministère des travaux publics, en quinze annuités au plus, comprenant l'intérêt et l'amortissement. Cette conversion aura lieu dans la forme et aux conditions qui concilieront le mieux l'intérêt du trésor avec la facilité de l'opération.

27. L'autorisation accordée à la ville de Paris, par les lois du 6 septembre 1871, 20 décembre 1872 et 29 décembre 1873, de mettre en circulation, pendant les années 1871, 1872, 1873 et 1874, des bons de la caisse municipale pour une somme qui ne peut excéder soixante millions de francs (60,000,000^f), est prorogée jusqu'au 31 décembre 1875.

28. Toutes contributions directes ou indirectes autres que celles autorisées par la présente loi, à quelque titre ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans qu'il soit besoin d'autorisation préalable.

Il n'est pas, néanmoins, dérogé à l'exécution de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, modifié par l'article 7 de la loi du 7 août 1850, relatif au cadastre, non plus qu'aux dispositions des lois des 10 mai 1838 et 10 août 1871, sur les attributions départementales, des

septembre 1871 et 21 mai 1873, sur la composition du conseil
municipal de la Seine, des 18 juillet 1837 et 24 juillet 1867, sur l'ad-
ministration communale, des 21 mai 1836 et 11 juillet 1868, sur
les chemins vicinaux, et des 15 mars 1850 et 10 avril 1867, sur l'ins-
truction primaire.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU BODÉT.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	
	MINISTÈRE DES FINANCES.	
	1^{re} PARTIE. — DETTE PUBLIQUE ET DOTATIONS.	
	DETTE CONSOLIDÉE.	
I ^{er} .	Rentes 5 p. o/o.....	356,00
II.	Rentes 4 1/2 p. o/o.....	37,50
III.	Rentes 4 p. o/o.....	364,50
IV.	Rentes 3 p. o/o.....	748,50
	TOTAL de la dette consolidée.....	1,496,50
	CAPITAUX REMBOURSABLES À DIVERS TITRES.	
V.	Annuités diverses.....	4,50
VI.	Annuités à la Société générale algérienne.....	4,50
VII.	Intérêts et amortissement des obligations trentenaires.....	2,40
VIII.	Service des obligations de l'emprunt de 250 millions.....	17,00
IX.	Intérêts et amortissement des emprunts faits à la Banque.....	207,50
X.	Annuité à la compagnie des chemins de fer de l'Est.....	20,00
XI.	Annuités aux départements, aux villes et aux communes, pour rem- boursement d'une partie des contributions extraordinaires et répa- ration des dommages résultant de la guerre.....	17,00
XI bis.	Annuité pour réparation des dommages causés par le génie militaire.....	1,50
XII.	Intérêts de capitaux de cautionnements.....	8,50
XIII.	Intérêts de la dette flottante du trésor.....	38,50
XIV.	Rachat des péages du Sund et des Belts.....	2,00
XV.	Redevances annuelles envers l'Espagne pour la délimitation de la fron- tière des Pyrénées.....	9,00
XVI.	Annuités dues aux compagnies de chemins de fer.....	9,00
XVII.	Intérêts et amortissement de l'emprunt contracté par le Gouvernement sarde pour l'amélioration de l'établissement thermal d'Aix.....	32,50
	TOTAL des capitaux remboursables à divers titres.....	322,50
	DETTE VIAGÈRE.	
XVIII.	Rentes viagères d'ancienne origine.....	7,50
XIX.	Rentes viagères pour la vieillesse.....	7,50
XX.	Pensions des grands fonctionnaires de l'Empire.....	2,40
XXI.	Pensions de la pairie et de l'ancien Sénat.....	2,40
XXII.	Pensions civiles. (Loi du 22 août 1790.).....	65,50
XXIII.	Pensions à titre de récompense nationale.....	8,00
XXIV.	Pensions militaires.....	41,50
XXV.	Pensions ecclésiastiques.....	8,00
XXVI.	Pensions de donataires dépossédés.....	41,50
XXVII.	Pensions civiles. (Loi du 9 juin 1853.).....	41,50
XXVIII.	Secours aux pensionnaires de l'ancienne liste civile des rois <i>Louis XVIII</i> et <i>Charles X</i>	3,00
XXIX.	Pensions et indemnités viagères de retraite aux employés de l'ancienne liste civile et du domaine privé du roi <i>Louis-Philippe</i>	3,00
XXX.	Anciens dotataires du Mont-de-Milan.....	3,00
XXXI.	Annuités à la caisse des dépôts et consignations pour le service des pensions aux anciens militaires de la République et de l'Empire.....	3,00
	TOTAL de la dette viagère.....	122,97
	DOTATIONS.	
XXXII.	Traitement du Président de la République.....	60,00
XXXIII.	Frais de maison du Président de la République.....	3,00
XXXIV.	Supplément à la dotation de la Légion d'honneur.....	12,00
XXXV.	Subvention à la caisse des invalides de la marine.....	8,00
	TOTAL des dotations, etc.....	83,00
	DÉPENSES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.	
XXXVI.	Dépenses administratives de l'Assemblée nationale et indemnités des députés.....	8,585,00
	TOTAL pour la dette publique et les dotations.....	1,612,50

MINISTÈRES ET SERVICES.

MONTANT
des crédits
accordés.

SERVICES GÉNÉRAUX DES MINISTÈRES.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

Administration centrale.

Personnel.....	559,400 ^f
Matériel.....	88,000

Conseil d'État.

Personnel.....	783,300
Matériel.....	76,500

Cours et tribunaux.

Cour de cassation.....	1,173,600
Cours d'appel.....	6,519,143
Cours d'assises.....	136,200
Tribunaux de première instance.....	10,040,830
Tribunaux de commerce.....	176,600
Tribunaux de police.....	89,400
Justices de paix.....	7,811,600
Justice française en Algérie.....	1,139,200

Frais de justice.

Frais de justice criminelle en France et en Algérie, et frais de statistiques.....	4,750,000
--	-----------

Dépenses diverses.

Secours et dépenses imprévues.....	135,000
Reconstitution des actes de l'état civil de la ville de Paris.....	300,000
Dépenses des exercices périmés.....	Mémoire.
Dépenses des exercices clos.....	Idem.

TOTAL pour le ministère de la justice.....	33,777,473
--	------------

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Administration centrale.

Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale....	649,200
Matériel de l'administration centrale.....	200,000

Traitements des agents du service extérieur.

Traitements des agents politiques et consulaires.....	6,060,900
Traitements des agents en inactivité.....	120,000

Dépenses variables.

Frais d'établissement.....	400,000
Frais de voyages et de courriers.....	670,000
Frais de service.....	1,800,900
Présents diplomatiques.....	40,000
Indemnités et secours.....	112,500
Dépenses secrètes.....	500,000
Missions et dépenses extraordinaires, dépenses imprévues.....	500,000
Frais de location et charges accessoires de l'hôtel affecté à la résidence de l'ambassade ottomane.....	52,000
Subvention accordée à l'émir Abd-el-Kader.....	150,000
Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
Dépenses des exercices clos.....	Idem.

TOTAL pour le ministère des affaires étrangères.....	11,255,500
--	------------

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	Mont des sommes
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
<i>Administration centrale.</i>		
I ^{er} .	Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale....	1,3
II.	Matériel et dépenses diverses des bureaux.....	21
<i>Administration générale.</i>		
III.	Traitements et indemnités des fonctionnaires administratifs des dé- partements.....	4,91
IV.	Abonnements pour frais d'administration des préfectures et sous- préfectures.....	5,89
V.	Inspections générales administratives.....	107
VI.	Subvention pour l'organisation et l'entretien des corps de sapeurs- pompiers.....	12
<i>Service télégraphique.</i>		
VII.	Personnel des lignes télégraphiques.....	9,30
VIII.	Matériel des lignes télégraphiques.....	1,69
<i>Sûreté publique.</i>		
IX.	Dépenses des commissariats de l'émigration.....	31
X.	Traitements et indemnités des commissaires de police.....	1,70
XI.	Subvention à la ville de Paris pour la police municipale.....	6,99
XII.	Frais de police de l'agglomération lyonnaise.....	1,25
XIII.	Dépenses secrètes de sûreté publique.....	1,000
<i>Prisons.</i>		
XIV.	Personnel du service des prisons et des établissements pénitentiaires.	4,61
XV.	Dépenses pour l'entretien et le transport des détenus, acquisitions et constructions.....	13,59
XVI.	Remboursement sur le produit du travail des condamnés.....	3,31
<i>Subventions et secours.</i>		
XVII.	Subventions aux départements. (Loi du 10 août 1871.).....	4,00
XVIII.	Subventions aux établissements généraux de bienfaisance.....	863
XIX.	Secours à des établissements et institutions de bienfaisance.....	700
XX.	Dépenses intérieures et frais d'inspection et de surveillance du service des enfants assistés.....	950
XXI.	Secours personnels à divers titres, frais de rapatriement, etc.....	1,015
XXII.	Secours aux réfugiés étrangers.....	400
XXIII.	Dépenses du matériel des cours d'appel.....	530
XXIV.	Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance.....	1460
XXV.	Dépenses des exercices clos.....	1460
<i>Service extraordinaire.</i>		
XXVI.	Impressions et frais accessoires pour l'exécution de la loi du 11 juillet 1868.....	100
XXVII.	Indemnités à d'anciens fonctionnaires sardes devenus Français.....	72
XXVIII.	Reconstruction des palais de justice de Paris, d'Angers et d'Amiens...	220
XXIX.	Subvention pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordi- naires et d'intérêt commun.....	5,750
XXX.	Dépenses de la délégation du ministère à Versailles.....	111
XXXI.	Subvention pour l'acquittement des loyers. (Loi du 21 avril 1871.) — Quatrième annuité.....	750,00
XXXII.	Liquidation des dépenses de guerre incombant au ministère de l'inté- rieur. — Quatrième à compte.....	6,000
TOTAL pour le ministère de l'intérieur.....		81,810,31

**SERVICE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL
DE L'ALGÉRIE.**

Administration centrale. (Personnel.)	493,690 ¹
Administration centrale. (Matériel.)	82,000
Publications, expositions, missions.	46,000
Administration provinciale, départementale et cantonale.	2,023,806
Prisons	1,038,200
Service télégraphique.	1,110,700
Justice, cultes, instruction publique.	435,860
Enregistrement, domaines, timbre.	984,200
Contributions directes, cadastre.	529,150
Percussions. (Contributions diverses, poudres à feu, poids et mesures.)	837,910
Forêts	802,882
Postes	817,500
Topographie	621,900
Service maritime et sanitaire.	395,910
Colonisation	2,430,000
Travaux publics. — Service ordinaire	4,075,017
Travaux publics. — Service extraordinaire.	7,361,100
Dépenses secrètes	80,000
Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance.	Mémoire.
Dépenses des exercices clos.	Idem.

TOTAL pour le gouvernement général civil de l'Algérie... 24,165,814

RÉCAPITULATION.

Dépenses du ministère de l'intérieur	81,810,235
Dépenses du gouvernement général civil de l'Algérie.	24,165,814
TOTAL pour le ministère de l'intérieur et le gouvernement général civil de l'Algérie.	105,976,049

MINISTÈRE DES FINANCES.

1^{re} PARTIE. — SERVICE GÉNÉRAL.

Administration centrale des finances.

Personnel	5,931,150
Matériel	1,320,000
Impressions	2,250,000
Dépenses diverses.	2 ⁸⁷ ,600

Monnaies et médailles.

Personnel	62,400
Matériel	81,400
Dépenses diverses.	29,900
Fabrication des monnaies de bronze	85,000

Exercices périmés et clos.

Dépenses des exercices périmés non frappés de déchéance.	155,000
Dépenses des exercices clos.	Mémoire.

Cour des comptes.

Personnel	1,469,700
Matériel et dépenses diverses.	84,800

Service de trésorerie.

Frais de trésorerie.	1,200,000
Traitement et émoluments des trésoriers payeurs généraux et des receveurs des finances.	7,000,000

TOTAL pour le service général du ministère des finances... 19,956,950

MINISTÈRES ET SERVICES.

MONTANT
des crédits
accordés.MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE,
DES CULTES ET DES BEAUX-ARTS.1^{re} SECTION. — INSTRUCTION PUBLIQUE. — SCIENCES ET LETTRES. —
ÉTABLISSEMENTS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES.

Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale.....	599,400
Matériel de l'administration centrale.....	127,900
Inspecteurs généraux de l'instruction publique.....	316,000
Services généraux de l'instruction publique.....	270,000
Administration académique.....	1,183,500
École normale supérieure.....	372,110
Facultés.....	5,124,581
Bibliothèque de l'Université.....	30,000
École des hautes études; encouragements aux membres du corps enseignant, souscriptions aux ouvrages utiles à l'enseignement.....	300,000
Institut national de France.....	667,200
Académie de médecine.....	75,500
Collège de France.....	315,000
Muséum d'histoire naturelle.....	722,380
Établissements astronomiques.....	531,088
École des langues orientales vivantes.....	130,200
École des chartes.....	57,000
École d'Athènes.....	52,500
Bibliothèque nationale. — Dépenses ordinaires.....	495,750
Bibliothèque nationale. — Confection des catalogues.....	50,000
Bibliothèques publiques, bibliothèque et musée d'Alger.....	258,200
Archives nationales.....	182,000
Sociétés savantes.....	70,000
Subvention au Journal des savants.....	15,000
Souscriptions scientifiques et littéraires.....	190,000
Encouragements aux savants et gens de lettres.....	200,000
Voyages et missions scientifiques, publication de documents prove- nant de missions scientifiques et littéraires.....	100,500
Recueil et publication de documents inédits de l'histoire de France...	120,000
Préparation et publication de la carte des Gaules.....	20,000
Frais généraux de l'instruction secondaire.....	133,000
Lycées et collèges communaux.....	3,887,200
Dépenses extraordinaires des lycées.....	800,000
Bourses et dégrèvements.....	1,130,000
Inspection des écoles primaires.....	1,529,322
Dépenses d'instruction primaire imputables sur les fonds généraux de l'État.....	16,542,608
Dépenses d'instruction primaire spéciales à l'Algérie.....	86,000
Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
Dépenses des exercices clos.....	Idem.

TOTAL pour la 1^{re} section..... 36,683,9392^e SECTION. — BEAUX-ARTS ET MUSÉES.

Personnel de l'administration centrale.....	192,000
Matériel de l'administration centrale.....	40,000
Établissements des beaux-arts.....	454,400
Ouvrages d'art et décoration d'édifices publics.....	921,000
Exposition des œuvres des artistes vivants.....	245,000
Théâtres nationaux et conservatoire de musique.....	1,616,000
Souscriptions aux ouvrages d'art.....	136,000
Encouragements et secours.....	254,000
Monuments historiques.....	1,100,000
Musées nationaux.....	640,480
Palais du Luxembourg.....	112,000
Manufactures nationales.....	809,950
Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance.....	Mémoire.
Dépenses des exercices clos.....	Idem.

TOTAL pour la 2^e section..... 6,520,830

Les bons du trésor en circulation ne pourront excéder quatre cent millions de francs (400,000,000^f). Ne sont pas compris dans cette limite les bons déposés en garantie à la Banque de France, les bons créés spécialement pour prêts à l'industrie, ni les bons 2-10, 3 et 5-10.

24. Il est ouvert au ministre de la guerre un crédit de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000^f) pour l'inscription, au trésor public, des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1875.

25. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1875 pour l'inscription des pensions civiles, par application de la loi du 9 juin 1853, un crédit supplémentaire de un million cinq cent mille francs (1,500,000^f) en sus du produit des extinctions.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

26. Le ministre des finances est autorisé à convertir le montant des seize millions quatre cent quatre mille trois cent soixante-quinze francs des subventions dues, en 1875, à diverses compagnies de chemins de fer mentionnées au chapitre XLIV du budget du ministère des travaux publics, en quinze annuités au plus, comprenant l'intérêt et l'amortissement. Cette conversion aura lieu dans la forme et aux conditions qui concilieront le mieux l'intérêt du trésor avec la facilité de l'opération.

27. L'autorisation accordée à la ville de Paris, par les lois du 6 septembre 1871, 20 décembre 1872 et 29 décembre 1873, de mettre en circulation, pendant les années 1871, 1872, 1873 et 1874 des bons de la caisse municipale pour une somme qui ne pourra excéder soixante millions de francs (60,000,000^f), est prorogée jusqu'au 31 décembre 1875.

28. Toutes contributions directes ou indirectes autres que celles autorisées par la présente loi, à quelque titre ou sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que pour exercer cette action devant les tribunaux il soit besoin d'une autorisation préalable.

Il n'est pas, néanmoins, dérogé à l'exécution de l'article 4 de la loi du 2 août 1829, modifié par l'article 7 de la loi du 7 août 1850, relatif au cadastre, non plus qu'aux dispositions des lois des 10 mai 1838 et 10 août 1871, sur les attributions départementales, des

septembre 1871 et 21 mai 1873, sur la composition du conseil
général de la Seine, des 18 juillet 1837 et 24 juillet 1867, sur l'ad-
ministration communale, des 21 mai 1836 et 11 juillet 1868, sur
les chemins vicinaux, et des 15 mars 1850 et 10 avril 1867, sur l'ins-
truction primaire.

Adopté en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU BODÉT.

CHAPITRES
spéciaux.

MINISTÈRES ET SERVICES.

MONTANT
des
recours

RÉCAPITULATION.

1^{re} SECTION. Service ordinaire.....

2^e SECTION. Travaux extraordinaires.....

TOTAL pour le ministère des travaux publics.....

MINISTÈRE DES FINANCES.

3^e PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, DE PERCEPTION ET D'EXPLOITATION DES IMPÔTS ET REVENUS PUBLICS.

CONTRIBUTIONS DIRECTES, TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES
ET CADASTRE.

*(Service administratif des contributions directes et autres taxes
dans les départements.)*

L.	Personnel.....	3,360
LI.	Dépenses diverses.....	2,360

CADASTRE.

LII.	Frais d'arpentage et d'expertise. (Dépenses à la charge du budget de l'État.).....	200
LIII.	Frais de mutations cadastrales.....	300

FRAIS DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS DIRECTES ET AUTRES TAXES.

LIV.	Remises aux percepteurs, indemnités aux porteurs de contraintes et frais judiciaires.....	12,600
LV.	Secours aux percepteurs réformés, aux veuves et orphelins de percepteurs.....	100

ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE.

*(Service administratif, de perception et d'exploitation
dans les départements.)*

LVI.	Personnel.....	16,512
LVII.	Matériel.....	1,122
LVIII.	Dépenses diverses.....	1,400

FORÊTS.

(Service administratif et de surveillance dans les départements.)

LIX.	Personnel.....	5,000
LX.	Matériel.....	3,000
LXI.	Constructions, reboisement et gazonnement.....	2,200
LXII.	Dépenses diverses.....	1,800

DOUANES.

*(Service administratif, de perception et d'exploitation
dans les départements.)*

LXIII.	Personnel.....	25,100
LXIV.	Matériel.....	400
LXV.	Dépenses diverses.....	3,400
LXVI.	Dépenses du service des douanes en Algérie.....	1,212

MINISTÈRES ET SERVICES.		MONTANT des crédits accordés
CONTRIBUTIONS INDIRECTES. (Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements.)		
Personnel.....		25,930,77
Matériel.....		884,81
Dépenses diverses.....		6,510,34
Avances recouvrables.....		796,18
MANUFACTURES DE L'ÉTAT. (Frais de régie et d'exploitation dans les départements.)		
Personnel.....		1,687,98
Matériel.....		18,160,08
Dépenses diverses.....		553,08
Avances recouvrables.....		160,08
Achats et transports.....		42,690,08
POSTES. (Service administratif, de perception et d'exploitation dans les départements.)		
Personnel.....		29,918,56
Matériel.....		13,308,64
Dépenses diverses.....		1,424,57
Subventions.....		25,734,87
TOTAL des frais de régie et de perception....		247,902,84
4^e PARTIE. — REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS, PRIMES ET ESCOMPTE.		
Dégrèvements et non-valeurs sur les taxes perçues en vertu de rôles..		108,900
Remboursements sur produits indirects et divers.....		6,814,000
Annuité de remboursement au trésor des sommes avancées pour indemnités d'expropriation des fabriques d'allumettes.....		3,000,000
Répartitions de produits d'amendes, saisies et confiscations attribués à divers.....		7,361,000
Primes à l'exportation de marchandises.....		380,000
Escomptes sur divers droits.....		1,400,000
Remboursement au département de l'Oise (article 3 de la loi du 28 mars 1874).....		80,000
TOTAL des remboursements et restitutions.....		19,143,900

RÉCAPITULATION DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE L'EXERCICE 1875.		
Politique et dotations.....		1,223,199,471
Ministère de la justice.....	33,777,473	
Ministère des affaires étrangères.....	11,255,500	
Ministère de l'intérieur et gouvernement général civil de l'Algérie.	Service du ministère de l'intérieur..... 81,810,255 Service du gouverne- ment général civil de l'Algérie..... 24,165,814	105,976,049
Ministère des finances.....	19,958,950	1,094,206,601
Ministère de la guerre.....	493,776,321	
Ministère de la marine et des colonies.....	158,699,542	
Ministère de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts.....	96,852,514	
Ministère de l'agriculture et du commerce.....	17,063,040	
Ministère des travaux publics.	Services ordinaires.... 76,702,490 Travaux extraordi- naires..... 80,246,729	156,949,219
Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus publics....		247,902,84
Remboursements et restitutions, non-valeurs, primes et escomptes.....		19,143,900
TOTAL du budget des dépenses de l'exercice 1875.....		2,584,452,831

APITRES
DÉTAILS.

MINISTÈRES ET SERVICES.

RÉCAPITULATION.

1^{re} SECTION. Service ordinaire.....

2^e SECTION. Travaux extraordinaires.....

TOTAL pour le ministère des travaux publics.....

MINISTÈRE DES FINANCES.

3^e PARTIE. — FRAIS DE RÉGIE, DE PERCEPTION
ET D'EXPLOITATION DES IMPÔTS ET REVENUS PUBLICS.

CONTRIBUTIONS DIRECTES, TAXES PERÇUES EN VERTU DE RÔLES
ET CADASTRE.

*(Service administratif des contributions directes et autres taxes
dans les départements.)*

L. Personnel.....
LI. Dépenses diverses.....

CADASTRE.

LIII. Frais d'arpentage et d'expertise. (Dépenses à la charge du bud-
l'Etat.).....
LIIII. Frais de mutations cadastrales.....

FRAIS DE PERCEPTION DES CONTRIBUTIONS DIRECTES ET AUTRES

LIV. Remises aux percepteurs, indemnités aux porteurs de con-
frais judiciaires.....
LV. Secours aux percepteurs réformés, aux veuves et orphelin-
teurs.....

ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE.

*(Service administratif, de perception et d'ex-
dans les départements.)*

LVI. Personnel.....
LVII. Matériel.....
LVIII. Dépenses diverses.....

FORÊTS.

(Service administratif et de surveillance des

LIX. Personnel.....
LX. Matériel.....
LXI. Constructions, reboisement et gazonnement.....
LXII. Dépenses diverses.....

DOUANES.

*(Service administratif, de perception et d'ex-
dans les départements.)*

LXIII. Personnel.....
LXIV. Matériel.....
LXV. Dépenses diverses.....
LXVI. Dépenses du service des douanes.....

COMPTES GÉNÉRAUX DE L'ÉTAT		Par affectation de contributions.	
Personnel			
Matériel			
Dépenses diverses			
Avances remboursables			
TOTAL			
Personnel			
Matériel			
Dépenses diverses			
Avances remboursables			
Achats et dépenses			
TOTAL			
Personnel			
Matériel			
Dépenses diverses			
Avances remboursables			
Achats et dépenses			
TOTAL			
		382,721,200f	
DE DÉPENSES GÉNÉRALES EN 1950			
Ministère de l'Intérieur	5,425,000f		
Ministère des Affaires étrangères	3,328,000		
Ministère de l'Éducation nationale	23,296,000		
Ministère de l'Économie nationale	9,984,000		
Ministère des Travaux publics			140,814,000f
Ministère de la Santé publique			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Ministère de la Marine			
Ministère de l'Air			
Ministère de la Force armée nationale			
Ministère de la Sécurité nationale			
Ministère de la Culture			
Ministère de la Santé			
Ministère de la Justice			
Ministère de l'Agriculture			
Ministère de la Défense nationale			
Min			

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.		foncière.	
		Centimes additionnels.	Centimes additionnels.
Report		*	62,366,000'
Fonds pour dépenses départementales. (suite.)	Centimes additionnels extraordinaires sur les quatre contributions directes à recouvrer en vertu de l'article 40 de la loi du 10 août 1871 (maximum, 12 centimes) et en vertu de lois spéciales	pour dépenses de l'instruction primaire... pour dépenses autres que celles de l'instruction primaire...	95,000
Budget départemental extraordinaire.	Centimes pour dépenses ordinaires (maximum, 5 centimes)		25,143,000
	Centimes pour dépenses extraordinaires (approuvés par des actes du Gouvernement, par des arrêtés des préfets, votés par les conseils municipaux dans les limites légales ou imposés d'office en vertu de l'art. 39 de la loi du 18 juillet 1837).		8,650,000
	Centimes pour frais de bourses et chambres de commerce (y compris le fonds de non-valeurs).		44,412,000
Fonds pour dépenses communales.	Centimes pour dépenses des chemins vicinaux (maximum, 5 centimes)		*
	Centimes pour dépenses autorisés par la loi du 15 mars 1850 (maximum, 3 centimes).		7,822,000
	de l'instruction primaire autorisés par l'article 8 de la loi du 10 avril 1867 (maximum, 4 centimes)		4,962,000
	Centimes pour frais de perception des impositions communales (3 centimes du montant de ces impositions)		1,109,000
	Fonds de 8 centimes sur le principal des patentes attribué aux communes par l'article 32 de la loi du 25 avril 1844.		2,028,737
Fonds provenant de l'augmentation du produit des patentes attribuée au compte spécial établi en exécution de l'article 19 de la loi du 18 juillet 1866, sur les courtiers de marchandises.			*
Fonds pour secours en cas de grêle, inondations et autres cas fortuits		1	1,713,000
Fonds de non-valeurs	sur le principal des contributions foncière, personnelle-mobilière et des portes et fenêtres (décharges et réductions non susceptibles de réimposition, remises et modérations)	1	1,713,000
	sur le principal de la contribution des patentes (décharges, réductions, remises et modérations, et frais d'expédition des formules de patentes)	*	*
A reporter		2	160,613,737

Mètres.	des patentes.		TOTAUX	
	Centimes additionnels.		par nature de contributions.	par affectation de contributions.
1,764,000 ^f	"	8,437,000 ^f	92,119,000 ^f	140,814,000 ^f
15,000	"	33,000	170,000	
1,294,000	"	11,273,000	48,525,000	
"	"	"	11,085,000	
8,087,000	"	14,427,000	77,942,000	
"	"	537,000	537,000	
1,779,000	"	2,617,000	13,712,000	126,171,510
779,000	"	2,241,000	9,555,000	
81,000	"	1,509,000	3,644,000	
336,068	"	671,121	3,560,510	
"	"	6,136,000	6,136,000	
"	"	708,000	708,000	708,000
"	"	"	2,200,000	2,200,000
1,082,000	"	"	3,232,000	
"	5	3,835,000	3,835,000	
21,037,068	5	52,424,121	276,960,510	269,893,510

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.		foncière.	
		Centimes additionnels.	Centimes additionnels.
	Report.....	2	160,013,737 ^f
Fonds de non-valeurs. (suite,)	Centimes à ajouter au montant des impositions départementales pour leur contribution à la formation du fonds de non-valeurs. (Art. 14 de la loi du 8 juillet 1852 et art. 11 de la loi du 4 septembre 1871.).....	"	876,040
	Centimes à ajouter au montant des impositions communales pour leur contribution à la formation du fonds de non-valeurs. (Art. 14 de la loi du 8 juillet 1852 et art. 11 de la loi du 4 septembre 1871.).....	"	669,550
Fonds de réimpositions.....		"	77,000
Centimes pour frais de confection de rôles spéciaux d'impositions extraordinaires.....		"	17,900
	TOTAUX.....	2	161,654,227
2/5 de la taxe de premier avertissement pour les rôles confectionnés aux frais de l'État (spéciaux).....			
TOTAL des fonds pour dépenses spéciales.....			
TOTAL des fonds pour dépenses générales.....			
Taxe de premier avertissement.....		"	171,300,000 ^f
TOTAL des fonds pour dépenses spéciales.....			
Taxe de premier avertissement.....		2	161,654,227
TOTAL GÉNÉRAL des contributions directes..			
		2	332,954,227
(A) 3 centimes sur 380,000 avertissements pour rôles spéciaux d'impositions extraordinaires, établis communes, et pour rôles de frais de bourses et chambres de commerce, servent à couvrir les frais d'impression et de confection desdits avertissements : le produit de ces 3 centimes est de.....			
3 centimes sur la totalité des avertissements (19,440,000) sont attribués aux percepteurs pour la distribution desdits avertissements, soit.....			
TOTAL.....			

francs.	des patentes.		TOTALS	
	Centimes additionnels.		par nature de contributions.	par affectation de contributions.
2,039,068 ^f	5	52,424,121 ^f	276,960,510 ^f	269,893,510 ^f
263,790	"	987,150	2,373,720	21,649,580
326,280	"	1,039,720	2,208,660	
26,000	"	"	1,253,000	1,253,000
2,400	"	2,600	26,200	26,200
21,655,538	5	54,453,571	282,822,090	282, 22,090
Taxe entière des avertissements pour rôles			200,200	(A) 400,200
			283,222,290	283,222,290
528,200 ^f	57 6/10	114,035,200 ^f	382,149,400 ^f	382,721,200 ^f
			571,800	
21,655,538	5	54,453,571	282,822,090	(B) 283,222,290
			400,200	
51,490,738	62 6/10	168,488,771	665,943,490	(C) 665,943,490
des impositions affectées à des dépenses spéciales est attribué aux ministères ci-après :				
Trésor public			10,154,000 ^f	142,928,000 ^f
Agriculture			130,574,000	
Industrie et commerce			2,200,000	
				140,204,290
			TOTAL.....	283,222,290
se compose du total des quatre contributions (colonnes 2 à 5) et des sommes de 571,800 francs et de 400,200 francs montant de la taxe de premier avertissement.				

Nombres d'ordre.	DÉPARTEMENTS.	CONTRIBUTIONS EN FRANCS	
		Fonciers.	Personnelle et mobilière.
1	Ain.....	1,266,449 ^f	310,549 ^f
2	Aisne.....	2,907,920	701,692
3	Allier.....	1,429,746	358,738
4	Alpes (Basses-).....	625,027	128,683
5	Alpes (Hautes-).....	510,730	91,569
6	Alpes-Maritimes.....	639,949	266,197
7	Ardèche.....	940,811	258,385
8	Ardennes.....	1,366,317	366,419
9	Ariège.....	615,730	173,433
10	Aube.....	1,500,655	352,186
11	Aude.....	1,832,095	325,672
12	Aveyron.....	1,494,841	302,490
13	Bouches-du-Rhône.....	2,401,799	1,359,414
14	Calvados.....	3,920,729	743,050
15	Cantal.....	1,131,985	187,769
16	Charente.....	1,929,156	426,703
17	Charente-Inférieure.....	2,509,958	577,386
18	Cher.....	1,082,014	297,668
19	Corrèze.....	874,702	182,439
20	Corse.....	188,046	127,089
21	Côte-d'Or.....	2,721,06	522,382
22	Côtes-du-Nord.....	1,754,788	415,262
23	Creuse.....	738,620	173,460
24	Dordogne.....	2,199,144	413,603
25	Doubs.....	1,273,344	339,693
26	Drôme.....	1,270,254	331,111
27	Eure.....	3,313,620	538,009
28	Eure-et-Loir.....	2,250,911	416,012
29	Finistère.....	1,592,690	512,309
30	Gard.....	1,931,698	497,917
31	Garonne (Haute-).....	2,426,333	595,587
32	Gers.....	1,671,128	313,299
33	Gironde.....	3,518,014	1,218,299
34	Hérault.....	2,536,638	625,529
35	Ille-et-Vilaine.....	2,049,954	523,923
36	Indre.....	1,058,418	207,376
37	Indre-et-Loire.....	1,709,663	417,957
38	Isère.....	2,503,293	532,021
39	Jura.....	1,376,609	285,190
40	Landes.....	780,948	200,248
41	Loir-et-Cher.....	1,395,757	316,550
42	Loire.....	1,733,020	527,159
43	Loire (Haute-).....	1,050,820	219,751
44	Loire-Inférieure.....	1,819,811	666,589
45	Loiret.....	1,977,579	479,566

DÉPARTEMENTS.	CONTRIBUTIONS EN PRINCIPAL.		
	Fonciers.	Personnelle et mobilière.	Portes et fenêtres.
Ast.....	1,379,273 ¹	278,074 ¹	142,891 ¹
Lot-et-Garonne.....	2,162,702	400,453	206,813
Loire.....	599,721	91,150	66,649
Maine-et-Loire.....	2,720,175	568,618	459,863
Manche.....	3,459,286	633,078	437,704
Marne.....	1,996,286	584,173	516,914
Marne (Haute-).....	1,445,892	309,297	182,343
Mayenne.....	1,676,411	349,587	201,334
Meurthe-et-Moselle.....	1,654,702	444,505	316,036
Meuse.....	1,564,826	340,668	203,506
Morbihan.....	1,540,339	352,862	189,400
Nievre.....	1,362,761	344,056	191,565
Nord.....	4,959,739	1,611,790	1,798,517
Oise.....	2,839,561	583,642	547,856
Orne.....	2,427,764	467,453	339,564
Pas-de-Calais.....	3,182,076	755,190	802,212
Puy-de-Dôme.....	2,422,238	525,744	306,178
Pyrénées (Basses-).....	939,042	374,634	337,270
Pyrénées (Hautes-).....	590,481	170,006	126,743
Pyrénées-Orientales.....	741,633	161,078	99,591
Rhin (Haut-) (Belfort).....	197,432	49,334	51,801
Rhône.....	2,786,199	1,233,335	929,793
Saône (Haute-).....	1,511,189	300,312	200,778
Saône-et-Loire.....	3,017,103	581,198	394,233
Sarthe.....	2,359,727	497,494	336,573
Savoie.....	600,946	161,576	93,718
Savoie (Haute-).....	532,410	116,008	77,391
Seine.....	14,068,367	9,237,882	5,767,323
Seine-inférieure.....	5,620,074	1,471,769	1,376,729
Seine-et-Marne.....	3,002,785	594,283	381,968
Seine-et-Oise.....	3,850,621	1,328,411	803,884
Stèves (Deux-).....	1,531,259	305,602	174,929
Somme.....	3,335,446	698,844	803,579
Tarn.....	1,703,927	329,349	226,907
Tarn-et-Garonne.....	1,679,678	259,979	184,943
Var.....	1,290,106	412,210	295,119
Vaucluse.....	966,211	315,552	256,705
Vendée.....	1,648,679	324,584	188,979
Vienne.....	1,284,154	312,251	242,779
Vienne (Haute-).....	977,649	258,400	195,774
Voges.....	1,211,958	312,596	242,759
Yonne.....	1,863,661	453,846	296,806
TOTAUX.....	170,429,910	47,793,163	34,156,029

Tableau des contributions directes à imposer

NATURE ET OBJET DES IMPOSITIONS.	foncière.		Centimes additionnels.
	Centimes additionnels.		Centimes additionnels.

I^{re} PARTIE.

Principal des contributions	170,329,910 ¹		
A ajouter pour cotisations en principal des propriétés nouvellement bâties, imposables à partir du 1 ^{er} janvier 1875, déduction faite des dégrèvements allégués aux propriétés détruites ou démolies. (Art. 2 des lois des 17 août 1835 et 4 août 1844.)	870,090		
TOTAL du principal	171,300,000		
A retrancher pour attributions aux communes sur la contribution des patentes	—		
RESTE	171,300,000		
Centimes additionnels généraux sans affectation spéciale (calculés sur le total du principal)	—	17	
Centimes additionnels généraux extraordinaires	—	—	
TOTAUX	171,300,000	17	
A retrancher de la contribution des patentes, en principal et centimes additionnels généraux, pour attribution au compte spécial établi en exécution de l'article 19 de la loi du 18 juillet 1866, sur les courtiers de marchandises	—	—	
RESTE	171,300,000	17	

3/5 de la taxe de premier avertissement pour les rôles confectionnés aux frais de l'Etat. (A)

TOTAL des fonds pour dépenses générales.

II^e PARTIE.

Fonds pour dépenses départementales.	Centimes additionnels portant sur les contributions foncière et personnelle-mobilière, votés annuellement par les conseils généraux (loi du 10 août 1871, art. 58) : maximum, 25 centimes.	43,250,000 ¹	
	pour dépenses ordinaires des départements : maximum, 1 centime.	1,730,000	
	pour dépenses du service vicinal (loi du 21 mai 1836) : maximum, 7 centimes.	12,110,000	
	pour dépenses de l'instruction primaire (lois des 15 mars 1850 et 10 avril 1867) : maximum, 8 centimes.	5,190,000	
	imposés d'office, en cas d'omission au budget départemental d'un crédit suffisant pour faire face aux dépenses spécifiées à l'article 61 de la loi du 10 août 1871 : maximum, 2 centimes. (Mémoire.)	—	
	Centimes pour dépenses de cadastre : maximum, 5 centimes.	86,000	
	à reporter	62,366,000	

(A) Sur les 5 centimes imposés pour taxe de premier avertissement, 3 centimes sur 19,060,000 avertissements sont affectés à 671,500 francs.

Le produit des 2 autres centimes est attribué aux percepteurs pour la distribution des avertissements.

additionnels pour l'exercice 1875.

des contributions.	des patentes.		TOTAL	
	Cen- times addi- tionnels.		par nature de contributions.	par affectation de contributions.
GENÉRALES.				
31,156,029 ^f	"	76,700,000 ^f	329,079,102 ^f	
243,971	"	"	2,020,898	
31,400,000	.....	76,700,000	331,100,000	
"	"	6,136,000	6,136,000	
31,400,000	.....	70,564,000	324,964,000	
5,435,100	14 6/10	11,198,200	24,912,400	
"	43	32,981,000	32,981,000	
39,835,200	57 6/10	114,743,200	382,857,400	
"	"	708,000	708,000	
39,835,200	57 6/10	114,035,200	382,149,400	
.....			(A) 571,800	
.....			382,721,200	382,721,200 ^f

SPÉCIALES

"	"	"	55,425,000 ^f	
344,000 ^f	"	767,000 ^f	3,328,000	
2,408,000	"	5,369,000	23,296,000	
1,032,000	"	2,301,000	9,984,000	
"	"	"		140,814,000 ^f
"	"	"		
3,788,000	"	8,437,000	86,000	
			92,119,000	140,814,000

Les fonds aux frais de l'État, rentrent dans les fonds pour dépenses générales du budget. Le produit de ces fonds est à la deuxième partie du présent tableau.

RECETTES.		RECETTES.
CONTRIBUTIONS DIRECTES.		
Fonds pour dépenses départementales.....	140,814,000	
Fonds pour dépenses communales.....	126,171,510	
Fonds pour rachat des offices de courtiers de marchandises.....	708,000	
Fonds pour secours spéciaux à l'agriculture.....	2,200,000	
Fonds de non-valeurs et de réimpositions.....	12,902,380	
Fonds pour frais de confection de rôles spéciaux d'impositions extraordinaires.....	26,200	
Portion de la taxe de premier avertissement imputable sur les fonds spéciaux.....	400,200	
TAXES SPÉCIALES ASSIMILÉES AUX CONTRIBUTIONS DIRECTES.		
Fonds spéciaux pour frais de premier avertissement de la taxe des biens de mainmorte.....	5,200	
Fonds spéciaux pour frais de premier avertissement des redevances des mines.....	70	
Contributions { Fonds du vingtième attribué aux communes sur le		
sur les voitures { principal de la contribution.....	470,000	
et les chevaux. { Fonds de non-valeurs (5 cent. par franc du principal)	470,000	
{ Portion de la taxe de premier avertissement : 2/5.....	14,000	
Fonds spéciaux pour frais de premier avertissement de la taxe sur les billards.....	5,000	
Fonds spéciaux pour frais de premier avertissement de la taxe sur les abonnés des cercles.....	500	
Produits éventuels départementaux.....		
PRODUITS DIVERS SPÉCIAUX.		
Ressources spéciales pour dépenses des écoles normales primaires....	700,000	
Produits divers spéciaux applicables à l'instruction publique.....	650,000	
Remboursement des frais de contrôle et de surveillance des chemins de fer en France et en Algérie.....	2,451,685	
Remboursement des frais de surveillance de sociétés et établissements divers.....	87,417	
Versement par l'adjudicataire imprimeur-gérant du Journal officiel, pour frais de rédaction et d'administration de ce journal.....	200,000	
Remboursement du prix des bourses à l'école normale primaire mixte d'Alger à la charge des provinces algériennes et des particuliers...	11,420	
Remboursement par les parties intéressées des frais de constatation et de constitution de la propriété individuelle indigène et taxe de premier avertissement.....	259,400	
TOTAL des recettes.....		360
Recettes.....		
Dépenses.....		

Corrélatives pour l'exercice 1875.

DÉPENSES.		MONTANT des crédits accordés.
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.		
SERVICE DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
Depenses ordinaires.....	124,649,000 ^f	302,474,000 ^f
Depenses extraordinaires.....	77,626,000	
Frais de rédaction et d'administration du Journal officiel....	200,000	
SERVICE DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL CIVIL DE L'ALGÉRIE.		
Administration centrale.....	11,420	322,505
Travaux publics.....	51,685	
Établissement et conservation de la propriété indigène. — Remboursement des dépenses résultant de la constatation et de la constitution de la propriété individuelle indigène à la charge des tribus.....	250,000	
Contributions directes. — Frais de premier avertissement de la dépense d'établissement et de la conservation de la pro- priété indigène (2/5).....	9,400	
MINISTÈRE DES FINANCES.		
Chap. I ^{er} . Rôles spéciaux. — Impression et confection.....	26,200	141,259,060
— II. Avertissements. — Impression et expédition.....	17,842	
— III. Frais de distribution du premier avertissement....	407,128	
— IV. Frais d'arpentage et d'expertise. (Cadastré.).....	86,000	
Chap. V. Restitutions et non-valeurs. (Contributions di- rectes.).....	140,721,890	
MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.		
Depenses de l'instruction primaire imputables sur les fonds départementaux.....	10,804,000	11,504,000
Depenses de l'instruction primaire imputables sur les pro- duits spéciaux des écoles normales primaires.....	700,000	
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.		
Secours spéciaux pour pertes matérielles et événements mal- heureux.....	2,200,000	2,239,217
Frais de surveillance de sociétés et établissements divers....	39,217	
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
Contrôle et surveillance des chemins de fer en France.....	2,400,000	2,448,200
Frais de surveillance des sociétés et établissements divers....	48,200	
TOTAL des dépenses.....		360,246,982
..... 360,246,982 ^f		
..... 360,246,982		

CHAPITRES spéciaux.		RECETTES.	MONTANT DES RECETTES	
			par articles.	par
MINISTÈRE DE LA JUSTICE.				
IMPRIMERIE NATIONALE.				
Unique..	Produit des impressions diverses.....		6,198,000 ¹	
LÉGION D'HONNEUR.				
	Rentes 3 p. o/o sur le grand-livre de la dette publique.....	6,407,946 ¹		
	Rentes 3 p. o/o sur le grand-livre de la dette publique. (<i>Décret du 17 mars 1852.</i>).....	500,000	6,907,946	
	Supplément à la dotation.....		12,095,731	
	Actions sur les canaux d'Orléans et du Loing et sur le canal du Midi.....		58,000	
	Remboursement, par les membres de la Légion d'honneur touchant le traitement et par les médaillés militaires, du prix de leurs décorations et médailles. — Produit des brevets de nomination et de promotion dans l'ordre. — Droits de chancellerie pour port de décorations étrangères. Rentes données en remplacement des anciens chefs-lieux de cohorte.....		225,000	
	Versements par les titulaires de majorats.....		14,843	
	Domaine d'Écouen.....		4,000	
Unique..	Montant présumé des pensions et trousseaux des élèves pensionnaires de la maison de Saint-Denis.....		6,000	
	Montant présumé des pensions et trousseaux des élèves pensionnaires des succursales.....		66,000	
	Prélèvements sur les avances à faire par la caisse des dépôts et consignations, en exécution de la loi du 5 mai 1869, et applicables aux frais de bureau du service spécial des anciens militaires de la République et de l'Empire....		26,000	
	Versements faits dans la caisse de l'ordre à charge de restitution.....		24,000	
	Produits divers.....		10,000	
	Intérêts à payer par la caisse des dépôts et consignations (son compte courant avec la Légion d'honneur).....		6,000	
	Avances à faire à la Légion d'honneur par la caisse des dépôts et consignations pour le paiement des pensions viagères, en vertu de la loi du 5 mai 1869.....		10,000	
			6,250,000	
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.				
CHANCELLERIES CONSULAIRES.				
Unique..	Produit d'actes de chancelleries et bénéfice sur le change... Prélèvements à effectuer sur le fonds commun des chancelleries consulaires au profit d'une partie de celles dont les dépenses excèdent les recettes. (<i>Règlement du 21 juin 1862.</i>).....		1,350,000	
			400,000	
MINISTÈRE DES FINANCES.				
SERVICE DE LA FABRICATION DES MONNAIES ET MÉDAILLES.				
Article 1^{er}. — Monnaies.				
	Retenues, pour frais de fabrication, sur les matières apportées aux changes des monnaies.....		1,182,559 ¹	
	Produit des tolérances en faible sur le titre et le poids des monnaies fabriquées.....		50,000	
Unique..	Droits d'essai sur les lingots présentés en vérification par le commerce.....		100	
			1,813,659	
Article 2. — Médailles.				
	Produit de la vente des médailles fabriquées..		580,000	
	Droit de 10 p. o/o prélevé sur le prix de la fabrication des médailles de sainteté, boutons, etc.		1,000	
	A reporter.....			

Annexes pour ordre au budget de l'exercice 1875.

DÉPENSES.	MONTANT des crédits accordés.
MINISTÈRE DE LA JUSTICE.	
Imprimerie nationale.....	6,198,000
LÉGION D'HONNEUR.	
Personnel de la grande chancellerie.....	258,200
Matériel de la grande chancellerie.....	69,000
Traitements et supplément de traitement des membres de l'ordre.....	11,239,130
Décorations aux membres de l'ordre sans traitement.....	20,000
Secours aux membres de l'ordre, à leurs veuves et à leurs orphelins.....	64,000
Traitements des médaillés militaires.....	5,176,740
Maison de Saint-Denis. (Personnel.).....	127,700
Maison de Saint-Denis. (Matériel.).....	420,000
Secours. (Personnel.).....	23,400
Secours. (Matériel.).....	346,850
Pensions et bourses de 40 élèves pensionnaires aux frais des familles.....	26,000
Secours aux élèves.....	4,000
Commissions aux trésoriers payeurs généraux.....	37,500
Frais relatifs au domaine d'Écouen.....	7,000
Dépenses diverses et imprévues. — Travaux extraordinaires des employés. — Indemnités.....	20,000
Prix de décorations militaires, médailles, brevets et ampliations de décrets relatifs au port de décorations étrangères. — Distribution à titre de secours, aux membres de l'ordre et à leurs orphelins, de l'excédant du produit des brevets et des droits de chancellerie.....	225,000
Subventions supplémentaires aux anciens militaires de l'armée de terre mis à la retraite de 1814 à 1861.....	1,345,000
Frais de bureau du service spécial des anciens militaires de la République et de l'Empire.....	24,000
Remboursement des sommes versées à charge de restitution.	10,000
Dépenses des exercices clos.....	Mémoire.
Dépenses des exercices périmés.....	Idem.
Intérêts à payer à la caisse des dépôts et consignations (son compte courant avec la Légion d'honneur).....	10,000
Pensions viagères en vertu de la loi du 5 mai 1869.....	6,250,000
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.	
Chancelleries consulaires.....	1,750,000
MINISTÈRE DES FINANCES.	
Service de la fabrication des monnaies et des médailles.....	1,813,889
A reporter.....	35,465,179

CHAPITRES spéciaux.	RECETTES.	MONTANT DES RECETTES par articles.
	Report.....	.....
	MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
	CAISSE DE LA DOTATION DE L'ARMÉE.	
Unique..	Solde au 31 décembre 1874	1,268,000'
	Arrérages de rentes 3 p. o/o appartenant à la dotation de l'armée	2,198,004
	Arrérages de rentes 3 p. o/o appartenant aux sous-officiers... ..	6,000
	Intérêts résultant de l'excédant des recettes.....	15,000
	Versements à titres divers et restitutions de sommes indûment perçues.....	2,000
	Produit de la vente de rentes 3 p. o/o nécessaires pour former le capital de 23 millions.....	23,000,000
	Versements volontaires à faire, à titre de dépôt, par des militaires de tous grades, dans le cours de leur service....	Mémoire.
	MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
	CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE.	
Unique..	Retenues sur les dépenses du personnel et du matériel de la marine et des colonies.	6,031,617
	Retenues exercées sur la solde des officiers militaires et civils et agents de tous grades en congé, tant de la marine que des colonies.....	400,000
	Retenues sur les salaires des marins du commerce.....	1,500,000
	Décomptes des déserteurs.....	27,000
	Dépôts provenant de solde, de parts de prises, etc.....	606,000
	Dépôts provenant de naufrages.....	94,000
	Droits sur les prises.....	1,000
	Arrérages des inscriptions de rentes 3 et 5 p. o/o appartenant à la caisse des invalides.....	5,023,000
	Plus-value des feuilles de rôles d'équipage des bâtiments du commerce.....	52,000
	Recettes diverses.....	60,353
	Subvention du trésor public.....	8,000,000
	MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.	
	ÉCOLE CENTRALE DES ARTS ET MANUFACTURES.	
Unique..	Produit des bourses accordées par l'État.....	30,000
	Produit des bourses accordées par les départements et les communes.....	15,000
	Produit des pensions.....	390,000
	Recettes éventuelles.—Produits des détériorations imputables aux élèves.....	9,000
	Legs et donations.....	Mémoire.
	Recettes extraordinaires. — Rentes 3 p. o/o sur l'État. — Intérêts servis par la caisse des dépôts et consignations et produits divers.....	32,000
	Recettes sur exercices clos.....	Mémoire.
	TOTAL GÉNÉRAL.....	.....

DÉPENSES.	MONTANT des crédits accordés.
Report.....	35,465,179 ¹
MINISTÈRE DE LA GUERRE.	
Somme de la dotation de l'armée.....	26,489,004
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.	
Somme des invalides de la marine.....	21,795,000
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.	
École centrale des arts et manufactures.....	476,000
TOTAL GÉNÉRAL.....	84,225,183

A pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 20 août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

N° 3417. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre par le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts) portant :

ART. 1^{er}. Le conseil municipal de Saint-Étienne est autorisé à suppléer dans son lycée deux bourses et deux demi-bourses d'internes et à les verser en six bourses de demi-pensionnaires.

2. Elles seront concédées dans les formes prescrites par les règlements qui régissent les bourses d'internes.

3. La somme nécessaire au paiement de ces bourses sera portée annuellement au budget de la ville de Saint-Étienne. (*Versailles, 26 Mars 1874*)

N° 3418. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre par le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts) portant que le directeur de l'école nationale des beaux-arts, au moment de cet établissement, est autorisé à accepter, aux clauses et conditions posées, la donation faite par la dame *Thérèse-Adélaïde Marest*, veuve de *Pierre-Charles Huguier*, à l'école des beaux-arts, suivant acte du 19 janvier 1874, et consistant en deux titres de rente trois pour cent sur l'Etat français, au porteur, l'un de cinq cents francs, portant le numéro 39,115, l'autre de cent francs, portant le numéro 184,198, les deux titres devront être, dans les formes légales, convertis en un titre nominatif immatriculé au nom de l'école donataire, avec mention du titre de propriété de l'objet de la donation et du nom du sieur *Huguier*, pour les rentes être affectées chaque année, à partir du 1^{er} janvier 1874, à la dotation d'un prix destiné à l'élève qui aura obtenu le premier rang de concours spécial d'anatomie appliquée aux beaux-arts, dont le directeur supérieur de l'école déterminera les conditions. (*Versailles, 30 Mars 1874.*)

N° 3419. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

L'ordonnance du 12 mai 1820, qui assigne douze offices d'avoués au tribunal de première instance de Pau, est modifiée en ce sens que ce nombre est réduit à dix.

Le décret du 1^{er} novembre 1862, qui assigne treize offices d'huissiers au tribunal de première instance de Parthenay, est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à douze. (*Paris, 23 Avril 1874.*)

N° 3420. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre par le ministre de l'agriculture et du commerce) portant :

ART. 1^{er}. Sont déclarées d'intérêt public les deux sources minérales de *Nouvelles sources des Célestins n° 2* (au milieu de la grotte), aménagées en 1870, et la *Source des anciens Célestins n° 2*, découverte en 1870, lesdites sources dépendant de l'établissement thermal de Vichy et appartenant à l'Etat.

2. Il est établi un périmètre de protection autour du groupe des sources

de la source de Mesdames et de la source d'Hauterive, appartenant

Le périmètre institué autour des sources de Vichy proprement dites, savoir : source du Puits-Carré, source de la Grande-Grille, source Lucas, source du Parc, source de l'Hôpital, source des anciens Célestins n° 1, source des anciens Célestins n° 2, nouvelle source des Célestins n° 1 (celle de la Vasque), nouvelle source des Célestins n° 2, toutes appartenant à l'État, est limité ainsi qu'il suit, savoir :

À l'est, par une ligne droite C D tirée de la source Larbaud, point C, au mine des Garets et prolongée jusqu'à sa rencontre avec la rive gauche de l'Allier, point D ;

À l'nord, par une ligne droite tirée du point D au domaine des Bartins, prolongée jusqu'à son intersection avec la rive droite de l'Allier, point E ;

À l'ouest, par le point E jusqu'au clocher de Vesse, point de départ ;

À l'sud, par une ligne droite tirée du clocher de Vesse, point A, au domaine des Saligeons, point B ; une autre ligne tirée du domaine des Saligeons à la source Larbaud, point C ;

Cet périmètre contenant une étendue de six cent quatre-vingt-huit hectares et portant sur les territoires des communes de Vichy, de Cusset, d'Abrest et de Vesse.

Le périmètre institué autour de la source minérale dite *Source de Mesdames*, située sur la commune de Cusset, est limité ainsi qu'il suit :

À l'sud, par la partie FG de l'ancienne route de Cusset, telle qu'elle est tracée au plan du cadastre, comprise entre la ligne ci-dessus tirée de la source Larbaud au domaine des Garets et une autre ligne tirée du domaine de Puy-Besseaux à l'intersection du chemin de Cusset à Chante-Grelet et du chemin de Cusset à Champ-Court, point H ;

À l'est, par la ligne GH ;

À l'nord, par le chemin de Cusset à Chante-Grelet, depuis le point H jusqu'à sa rencontre avec le chemin de Cusset à Crotte, point I, et par ce chemin de Cusset à Crotte, depuis le point I jusqu'à sa rencontre avec le prolongement de la ligne ci-dessus tirée de la source Larbaud aux Garets,

point K ;

À l'ouest, par ladite ligne tirée de la source Larbaud aux Garets, depuis le point K jusqu'au point F, point de départ ;

Cet périmètre contenant une étendue de cent dix hectares et portant sur le territoire de la commune de Cusset.

Le périmètre institué autour de la source minérale dite *Source d'Hauterive*, située sur la commune de ce nom, est limité ainsi qu'il suit :

À l'nord, par une ligne tirée du domaine des Dalots au domaine des Saligeons, depuis son intersection L avec la rive droite de l'Allier jusqu'à son intersection M avec une autre ligne tirée du clocher d'Abrest au Grand-domaine ;

À l'ouest, par la ligne précédente, depuis le point M jusqu'à sa rencontre N avec une autre ligne tirée de l'intersection des chemins de Saint-Priest à Hauterive et d'Hauterive à Pragoulin, au village des Faits ;

À l'sud, par la ligne précédente, depuis le point N jusqu'à sa rencontre P avec la rive droite de l'Allier ;

À l'est, par la rive droite de l'Allier, depuis le point P jusqu'au point L, point de départ ;

Cet périmètre contenant une étendue de cent vingt-deux hectares et portant sur les territoires des communes d'Hauterive, d'Abrest et de Saint-Vorre.

3. Des bornes seront placées aux angles et aux points principaux du périmètre.

mètre déterminé en l'article 2 ci-dessus. Ce bornage aura lieu à la diligence du préfet et par les soins de l'ingénieur des mines du département de l'Allier, qui dressera procès-verbal de l'opération.

4. Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1856 est déclaré applicable aux terrains compris dans le périmètre des sources de Vichy proprement dites, à l'exception de la région située sur la rive droite du Sichon et d'une bande de deux cent cinquante mètres de large longeant intérieurement la limite est du périmètre de protection.

En conséquence, les propriétaires qui voudront exécuter sur lesdits terrains des fouilles, tranchées pour extraction de matériaux ou pour autre objet, fondations de maisons, caves ou autres travaux à ciel ouvert, sont tenus d'en faire, au moins un mois à l'avance, la déclaration au préfet.

5. Le présent décret sera publié et affiché, à la diligence du préfet, dans les communes intéressées et dans les chefs-lieux d'arrondissement du département de l'Allier. (*Versailles, 17 Mai 1874.*)

Erratum. Bulletin n° 149, huitième ligne du décret du 14 août 1873, qui a pour auteur M. Favier à ajouter à son nom patronymique celui de de Coulomb, au lieu de :
Né le 30 octobre 1848,

Lisez :

Né le 3 octobre 1848.



Certifié conforme :

Paris, le 8^e Septembre 1874,

*Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,
chargé de l'intérim du ministère de la Justice.*

L. GRIVART.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 225.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

21. — *Loi qui distrait un territoire de la commune de Charquemont (Doubs) pour en former une commune distincte sous le nom de Fournet-Mancheroche.*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 3 septembre 1874.)

ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Le territoire limité au nord par la ligne C C C, figurée sur le plan annexé à la présente loi, est distrait de la commune de Charquemont, canton de Maiche, arrondissement de Montbéliard, département du Doubs, et formera à l'avenir, sous le nom de *Fournet-Mancheroche*, une commune distincte dont le chef-lieu est fixé à Charquemont.

Cette distraction aura lieu sans préjudice des droits d'usage et de jouissance qui peuvent être respectivement acquis.

Le décret ultérieur statuera sur le partage des biens communaux et notamment la part contributive de la commune de Fournet-Mancheroche dans les frais de rectification du chemin vicinal dit *de Charquemont aux Galliot*.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

mètre déterminé en l'article 2 ci-dessus. Ce bornage aura lieu à la diligence du préfet et par les soins de l'ingénieur des mines du département de l'Allier, qui dressera procès-verbal de l'opération.

4. Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1856 est déclaré applicable aux terrains compris dans le périmètre des sources de Vie proprement dites, à l'exception de la région située sur la rive droite de la Vichon et d'une bande de deux cent cinquante mètres de large longeant intérieurement la limite est du périmètre de protection.

En conséquence, les propriétaires qui voudront exécuter sur lesdits terrains des fouilles, tranchées pour extraction de matériaux ou pour autre objet, fondations de maisons, caves ou autres travaux à ciel ouvert, seront tenus d'en faire, au moins un mois à l'avance, la déclaration au préfet.

5. Le présent décret sera publié et affiché, à la diligence du préfet, dans les communes intéressées et dans les chefs-lieux d'arrondissement du département de l'Allier. (*Versailles, 17 Mai 1874.*)

Erratum. Bulletin n° 149, huitième ligne du décret du 14 août 1873, qui autorise M. Favier à ajouter à son nom patronymique celui de de Coulomb, au lieu de :
Né le 30 octobre 1848,

Né le 3 octobre 1848.

Lisez :



Certifié conforme :

Paris, le 8^e Septembre 1874.

*Le Ministre de l'Agriculture et du Commerce,
chargé de l'intérim du ministère de la Justice,*

L. GRIVART.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Impression nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3423. — *Loi relative à une nouvelle délimitation des communes de Busigny (Nord) et de Becquigny (Aisne).*

Du 4 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 3 septembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les territoires des hameaux dépendant du Petit-Cambresis de Tout-y-Faut, tels qu'ils sont délimités au plan annexé à la présente loi par un liseré bleu, sont distraits de la commune de Busigny, Canton de Clary, arrondissement de Cambrai, département du Nord, réunis à la commune de Becquigny, canton de Bohain, arrondissement de Saint-Quentin, département de l'Aisne.

La commune de Becquigny cédera en échange à celle de Busigny un polygone figuré au plan par une teinte jaune.

Les autres conditions de la séparation ci-dessus prononcée sont déterminées, s'il y a lieu, par un décret ultérieur.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 4 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3424. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 25 août 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Un crédit supplémentaire de soixante-quatorze mille

francs (74,000^f) est ouvert au ministre de l'instruction publique des cultes et des beaux-arts (section 1^{re}, chapitre VII, exercice 1874).

2. Il sera pourvu à la dépense spécifiée en l'article 1^{er} au moyen des ressources du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE DE
VANDIER, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3425. — *Loi qui distrait des territoires des communes de Réquista et Lédergues (Aveyron) pour en former une commune distincte dont le chef-lieu est fixé à Saint-Jean-Delnous.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 septembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les territoires composant aujourd'hui la succursale Saint-Jean-Delnous sont distraits des communes de Réquista et Lédergues (canton de Réquista, arrondissement de Rodez, département de l'Aveyron), dont ils dépendent, et formeront une commune distincte qui aura pour chef-lieu Saint-Jean-Delnous, et qui prendra le nom.

2. La limite de la nouvelle commune suivra la ligne figurée sur le plan ci-joint, sauf du point A au point B, où elle suivra la ligne pointillée en rouge A C B.

3. La distraction aura lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui peuvent être respectivement acquis.

Les autres conditions de cette séparation seront prononcées, y a lieu, par un décret ultérieur.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE, VANDIER,
FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

[Signé M^{al} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^a DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

426. — *Loi qui distrait une portion de territoire des communes de Job, Ambert et de Valcivières (Puy-de-Dôme) pour en former une Commune distincte dont le chef-lieu est fixé à la Forie.*

Du 5 Août 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 4 septembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. La portion de territoire teintée en rose sur le plan annexé à présente loi sous le n° 1 est distraite des communes de Job, Ambert et de Valcivières (canton et arrondissement d'Ambert, département du Puy-de-Dôme), et formera, à l'avenir, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à la Forie, dont elle prendra le nom.

La limite entre la nouvelle commune et celle de Job sera déterminée par le liséré carmin indiqué au plan parcellaire annexé sous le n° 2.

La limite entre la nouvelle commune et celles d'Ambert et de Valcivières sera déterminée par le liséré carmin indiqué au plan parcellaire également annexé sous le n° 3.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui peuvent être respectivement acquis.

3. Les autres conditions de la distraction seront réglées, s'il lieu, par un décret.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 5 Août 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé E. DE CAZENOVE DE PRADINE, FRANCISQUE RIVE, VAILLANT,
FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3427. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'Étang de Cazaux.*

Du 2 Février 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 7 février 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Gironde, d'un chemin de fer d'intérêt local de la Teste à l'étang de Cazaux;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 7 juillet 1873;

Vu la délibération, en date du 22 avril 1873, par laquelle le conseil général de la Gironde a approuvé la concession du chemin susmentionné;

Vu la convention passée, le 20 mai 1873, entre le préfet du département de la Gironde et le sieur Bonnet (Edouard) pour la construction et l'exploitation d'un chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 24 novembre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 8 décembre 1873, et celle du ministre de la guerre, du 20 octobre 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de la Teste à l'étang de Cazaux.

Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée avec le sieur *Edouard Bonnet* et du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges restent annexées au présent décret.

Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu de l'autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

Dans aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée tant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Versailles, le 2 Février 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARGY.

CONVENTION.

En 1873, le 20 mai,

M. *Ferdinand Duval*, préfet de la Gironde, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département,

D'une part,

et qu'il résulte de la délibération du conseil général en date du 22 avril der-

M. *Bonnet (Edouard)*, demeurant à la Teste (Gironde),

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. M. le préfet de la Gironde concède à M. *Bonnet (Edouard)*, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à établir entre la Teste (ligne de Bordeaux à Arcachon) et l'étang de Cazaux, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

De son côté, M. *Bonnet (Edouard)* s'engage à construire et exploiter le chemin objet de la présente convention et à se conformer, pour l'exécution et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné,

Le concessionnaire construira entièrement, et à ses frais, ce chemin et ses dépendances; il fournira le matériel roulant et fixe nécessaire à l'exploitation.

Tous les travaux et fournitures seront exécutés conformément au cahier des charges susénoncé, sous le contrôle de l'administration.

Le concessionnaire exploitera ledit chemin conformément au cahier des charges susénoncé, et pour l'indemniser tant des dépenses de la construction que de celles de l'exploitation que la présente convention laisse à sa charge, ledit concessionnaire en-

caissera toutes les recettes qui proviendront de l'exploitation du chemin de construire.

6. Il est donné acte à M. Bonnet de ce qu'il a déjà effectué à la caisse des consignations un cautionnement de douze mille francs.

7. La présente convention ne sera définitive qu'après le décret déclaratif d'utilité publique.

Fait double à Bordeaux, le 20 mai 1873.

Le Concessionnaire,

Signé E. BONNET.

Le Préfet de la Gironde,

Signé FERDINAND DUVAL.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 2 février 1873, enregistré sous le n° 117.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de la Teste à l'étang de Cazaux partira de la station de la Teste, sur le chemin de fer de Bordeaux à Arcachon (réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi), passera près des villages de Courneaux et de Cazaux, aboutira à l'étang de Cazaux, en suivant le tracé rouge indiqué sur le plan annexé au présent cahier des charges.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après la notification au concessionnaire du décret déclaratif d'utilité publique et seront terminés dans les six ans après ladite notification.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'exécution du chemin de fer, sans les dépendances, qu'avec l'autorisation du préfet, et, à cet effet, le concessionnaire soumettra à son approbation le tracé et les profils du chemin, ainsi que les plans des ouvrages d'art et des stations; ces projets comprendront notamment :

1^o Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2^o Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un cinq-centième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau de la mer, pris pour plan de comparaison.

Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales posées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur ou l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3^o Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4^o Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des profils de détails à fournir pour chacun de ces ouvrages. Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugera utiles; ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Les terrains seront acquis et les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement des voies de garage des stations et des gares d'évitement.

Les terrains acquis par le concessionnaire pour l'établissement d'une seconde voie pourront recevoir une autre destination.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre cinquante-quatre à un mètre quarante-cinq centimètres. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres. La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-cinq centimètres au moins. La largeur en couronne de la plate-forme des terrasses sera de cinq mètres trente centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui sont jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales et les propositions du concessionnaire.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne sera pas inférieur à trois cents mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront faites en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à un centimètre par mètre. Une partie horizontale de cent mètres devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

On réservera une deuxième voie à chaque station et à chaque gare d'évitement. Il sera établi, sur le parcours de la ligne à construire, deux stations : l'une à Courmoulin et l'autre à Cazaux. Il sera établi, en outre, une gare d'évitement au pont de Courmoulin et une gare marinière à l'étang de Cazaux.

L'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares d'évitement et des marchandises seront déterminés par le préfet, après une enquête spéciale, le concessionnaire entendu.

Les bâtiments des stations et des gares seront de la construction la plus simple ; les halles des marchandises pourront être de simples hangars en bois.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares et stations, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle d'un millième ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centième ;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

Lorsque des routes départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux et particuliers, seront traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes, et de telle sorte qu'il ne résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de quarante-cinq degrés. Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières, si l'administration le juge indispensable pour la sécurité. Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder un centimètre par mètre pour les routes départementales et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration prendra, toutefois, en considération les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité résultant des émanations d'empunt.

Les vadiques à construire à la rencontre des canaux et des cours d'eau quelconques devront au moins quatre mètres entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres; toutefois, les parapets ne seront pas établis dessus des aqueducs.

La hauteur et le débouché de l'ouvrage seront déterminés, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales, par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef du département.

12. A la rencontre des routes départementales et autres chemins publics, le concessionnaire prendra toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne pendant l'exécution des travaux.

13. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux et ponts construits à la rencontre des divers cours d'eau seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

14. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du système Vignole, ou à double champignon, échassés, dans une épaisseur de vingt-deux kilogrammes par mètre courant.

Le ballast aura quarante centimètres au moins d'épaisseur.

Il ne sera placé des clôtures le long de la voie que sur les points où l'administration reconnaitra que la sécurité l'exige.

15. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

16. L'opération étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour la construction des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc. etc., et il demeurera en même temps sous toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

17. Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

18. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet. Le contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteraient des projets approuvés.

19. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire des travaux par un ou plusieurs commissaires délégués à cet effet par le préfet. Sur la base du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes terminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive du chemin de fer.

20. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire du plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornes supplémentaires et seront ajoutés au plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

21. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 29.

Les dépenses faites seront recouvrées au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Le concessionnaire entretiendra le nombre d'agents jugés nécessaire par l'administration pour la sûreté de la voie et la manœuvre des barrières qu'il aura été tenu indispensable d'établir.

Les machines locomotives devront être construites sur les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures pour le transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, couvertes, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y aura deux classes de compartiments :

Les compartiments de première classe seront fermés à glaces et auront des banquettes et des dossiers rembourrés comme les deuxièmes des grandes compagnies ; ceux de deuxième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossier comme les troisièmes des grandes compagnies.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Les voitures pourront être à impériales.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux dames voyageant seules.

Il pourra être établi des voitures mixtes portant des voyageurs et des marchandises, à la condition que les marchandises soient séparées des voyageurs.

Toutes les parties du matériel seront de bonne et solide construction et seront constamment entretenues en bon état.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

La vitesse maxima des trains de voyageurs sera de vingt kilomètres par heure, hors d'arrêt compris.

Le nombre des trains sera au moins de deux par jour dans chaque sens et s'arrêtera à toutes les stations et haltes, sans que le concessionnaire puisse être obligé à l'arrêt de nuit. Il restera libre d'augmenter le nombre des trains journaliers selon les besoins du trafic. Des règlements rendus par le préfet, après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les dispositions et les mesures nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que des ouvrages qui dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites par la loi et par ces règlements seront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

25. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges sera de soixante-dix ans. Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

26. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et des stations, les remises, ateliers et dépôts, etc. etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que barrières et clôtures, voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc. etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le dé-

partement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles, approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, le matériel roulant, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

27. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net au moyen des cinq autres années. Le produit net obtenu sera réparti en une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net annuel de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'article 26 ci-dessus.

28. Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du nouveau cahier des charges, et le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé. Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si la seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département, ainsi que le cautionnement s'il n'a pas été remboursé.

29. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

30. Les dispositions des deux articles qui précèdent cesseraient d'être applicables si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

31. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses auxquelles il s'engage, sous la condition expresse qu'il remplira exactement ses obligations, il lui est accordée l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures de 1^{re} classe.....
Voitures de 2^e classe.....
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien,
s'ils sont portés sur les genoux des personnes qui
les accompagnent.
De trois à sept ans, ils payent demi-place; toute-
fois, dans un même compartiment, deux enfants
ne pourront occuper que la place d'un voyageur.
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Petite vitesse.

aux (perception minimum, 1^{fr}). Taureaux, bœufs, vaches,
chevaux, mulets, ânes, bêtes de trait.....
aux (perception minimum, 1^{fr}). Veaux et porcs.....
aux (perception minimum, 0^{fr} 50^c). Moutons, brebis, agneaux,
cochons de lait.....
Les prix seront doublés si les animaux ci-dessus sont, sur la
demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de
voyageurs.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Les marchandises seront toujours reçues dans les trains de
voyageurs.)

Denrées. — Comestibles. — Poissons. — Viande. —
Vin. — Boissons et spiritueux. — Produits chimiques.
Essences. — Objets manufacturés. — Armes. —
Plants de bagages et marchandises des autres classes transpor-
tées à la vitesse des trains de voyageurs.....

Marchandises transportées à petite vitesse.

Produits résineux. — Gommés en barriques. — Colo-
res. — Goudrons. — Bois de teinture et autres bois exotiques,
marchandises de première classe qui ne seraient pas transpor-
tées à grande vitesse.....
Planches et bois de toutes sortes équarris. — Bois de
menuiserie. — Fers, cuivre, plomb et autres métaux ouvrés
non. — Pailles et fourrages.....
Bois en grume. — Pierres de taille et produits de car-
rière. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Minerais.....
Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais.
Craie à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la cons-
truction et la réparation des routes. — Cailloux et sable.....

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule ban-
quette dans l'intérieur.....
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans
l'intérieur, omnibus, etc.....
Lorsque les transports auront lieu à la vitesse des trains de
voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux
personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les
voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux ban-
quettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des
places de deuxième classe.

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 060	0 040	0 10
0 036	0 024	0 06
0 018	0 012	0 03
0 09	0 06	0 15
0 05	0 03	0 08
0 025	0 015	0 04
0 30	0 20	0 50
0 21	0 14	0 35
0 16	0 12	0 28
0 15	0 10	0 25
0 08	0 04	0 12
0 30	0 20	0 50
0 35	0 25	0 60

PRIX		
de péage.	de trans- port.	ton- nes.
fr. c.	fr. c.	fr.
0 25	0 10	0
0 16	0 09	0
0 09	0 06	0
0 12	0 06	0
1 80	1 20	3
0 90	0 60	1

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide
 Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne et par kilomètre.....
 Wagon et chariot pouvant porter de deux à six tonnes.....
 Wagon et chariot pouvant porter plus de six tonnes.....
 Locomotive pesant au plus dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....
 Tender pesant au plus dix tonnes (ne traînant pas de convoi).....

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

A° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes conditions qu'une voiture à quatre roues, et au prix de	0 40	0 30	0
Chaque cercueil sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0 20	0 15	0

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au commissionnaire qu'autant qu'il effectuera lui-même ces transports à ses frais et propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout mètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à quatre kilomètres, elle sera comptée quatre kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne sont comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne par dix kilogrammes.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq kilogrammes, jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fractions indivisibles de dix kilogrammes. Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

32. A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des compartiments des deux classes en nombre suffisant pour recevoir tous les voyageurs qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

33. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément de prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

34. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les cas formulés aux articles

Après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être réglées provisoirement par le concessionnaire; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui pourra les modifier définitivement.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, les prix de ces transports sont fixés par le préfet.

Pour tout poids indivisible de trois mille kilogrammes et au-dessus, les délais de transport et de transport seront doublés.

Les prix déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° Aux objets encombrants qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables, aux animaux et objets dangereux;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° À l'or, à l'argent, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses et autres objets de valeur;

5° En général, à tous paquets ou colis pesant isolément moins de cinquante kilogrammes.

Cependant, les prix déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, même emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant plus de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en est de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de cinquante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis pesant moins de cinquante kilogrammes, les prix seront calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de cinquante kilogrammes.

37. Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours entier, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux ans au moins pour les voyageurs et de six mois au moins pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'après l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

38. La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions et remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

39. Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Des règlements émanés de l'autorité préfectorale détermineront, sur la proposition du concessionnaire, les dispositions relatives au camionnage; les formalités de transport et la forme des récépissés, dans le cas où il en serait délivré; les accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, ainsi que les délais de transport.

40. L'administration préfectorale déterminera, sur la proposition du concessionnaire :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour;

2° Les heures de départ et d'arrivée, ainsi que la vitesse de la marche.

41. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

TITRE V.

SERVICES PUBLICS.

42. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du tarif, tous ses moyens de transport.

43. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire; l'état nominatif en sera arrêté par le préfet, le concessionnaire en sera tenu.

Dans l'un des trains journaliers de voyageurs ou de marchandises désignés par le préfet, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement, dans un compartiment de première classe, la place nécessaire pour recevoir les lettres, les dépêches et l'agent du service des postes.

L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auront lieu aux frais du concessionnaire par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire établira à ses frais les fils et les appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation de M. le ministre de l'intérieur, se servir des poteaux télégraphiques de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

44. Dans le cas où l'État autoriserait ou ordonnerait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui tra-

seraient la ligne qui fait l'objet de la présente concession, le concessionnaire pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

4. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

5. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges ou en prolongement.

6. Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité pécuniaire, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

7. Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, en observant les règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, moyennant les prix fixés au tarif ci-dessus ou de gré à gré. Toutefois, le concessionnaire ne sera pas tenu d'admettre sur ses rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de sa voie.

8. Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés soulevées par elles à cet égard.

9. Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant à une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de la présente concession ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, ils seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

10. Les concessionnaires qui se serviraient d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera à l'autre une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la fixation de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur la ligne, l'administration y pourvoira d'office et prescrira toutes les mesures nécessaires.

11. Les contributions foncières seront établies à raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

12. Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

13. Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

14. Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire. Afin de pourvoir à ces frais, il sera tenu de verser chaque année à la caisse du trésorier payeur général du département une somme de cinquante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé; cette somme sera réduite à soixante-quinze francs par année pendant la durée de la construction. Si le concessionnaire ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

15. Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire sera tenu de déposer, après le décret déclaratif d'utilité publique, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de douze mille francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise; elle sera rendue au con-

cessionnaire après la réception définitive des ouvrages et du matériel fixe et roulant.

51. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Bordeaux.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la Gironde.

52. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Gironde, sauf recours au Conseil d'État.

53. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

54. Les frais d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Le Préfet de la Gironde,

Signé FERDINAND DUVAL.

Accepté par le concessionnaire soussigné :

Signé E. BONNET.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 2 février 1874, enregistré sous le n° 117.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3428. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux-Arts un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor, pour la construction d'un Édifice destiné à la Faculté de Médecine de Nancy.*

Du 20 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget des recettes et des dépenses de l'exercice 1874;

Vu la déclaration de versement à la caisse du trésorier payeur général de Meurthe-et-Moselle, au crédit du fonds de concours, d'une somme de cent cinquante-neuf mille deux cent soixante et onze francs quatre-vingt-huit centimes (159,271^f 88^c), ledit versement effectué en vertu d'une convention

Entre la ville de Nancy et le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;
Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843 et l'article 52 du décret du 31 mai 1843;
Sur la lettre du ministre des finances, en date du 2 juin 1874;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts, sur l'exercice 1874 (budget de l'instruction publique, chapitre VII. — *Facultés*), un crédit de cent cinquante-mille deux cent soixante et onze francs quatre-vingt-huit centimes (159,271^{fr} 88^c), applicable aux dépenses de construction d'un édifice destiné à la faculté de médecine de Nancy.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen de la somme versée au trésor public à titre de fonds de concours.

3. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 20 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU BODET.

Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3429. — DÉCRET qui fixe le prix de la pension, de la demi-pension et de l'externat dans divers Lycées.

Du 12 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;

Vu les délibérations des conseils académiques et des bureaux d'administration des lycées,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le prix de la pension, de la demi-pension et de l'externat est fixé ainsi qu'il suit dans les lycées ci-après désignés :

LYCÉES.	FRAIS DE PENSION.				FRAIS DE DEMI-PENSION.				FRAIS D'ÉTUDE.			
	Mathématiques spéciales.	Division supérieure.	Division de grammaire.	Division élémentaire.	Mathématiques spéciales.	Division supérieure.	Division de grammaire.	Division élémentaire.	Mathématiques spéciales.	Division supérieure.	Division de grammaire.	Division élémentaire.
Reims.....	950	900	850	800	600	550	500	450	225	200	175	150
Clermont.....	900	850	800	750	"	"	"	"	"	"	"	"
Nîmes.....	900	850	800	750	550	525	475	425	200	160	130	110
Saint-Étienne...	900	850	800	750	550	500	450	400	180	160	120	"
Moulins.....	900	800	750	700	550	500	450	400	"	"	"	"
Carcassonne...	"	750	700	650	"	475	425	375	"	130	110	90
Bourg.....	"	700	650	600	"	450	400	350	"	160	120	80
Chaumont.....	"	700	650	600	"	450	400	350	"	120	100	80
Le Puy.....	"	650	600	550	"	425	375	325	"	"	"	"
Le Havre.....	"	"	"	"	"	575	525	475	"	250	180	"
Rouen.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	250	180	"
Mâcon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	160	120	"
Périgueux.....	"	750	700	650	"	475	425	375	"	170	130	110

2. Ces dispositions seront mises à exécution le 1^{er} octobre prochain, excepté dans les lycées de Clermont, de Moulins et du Puy, où les nouveaux tarifs ne seront appliqués qu'à partir du 1^{er} janvier 1875.

3. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 12 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

*Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,*

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3430. — *DÉCRET relatif à l'Organisation judiciaire dans la Kabylie.*

Du 29 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 5 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

DÉCRÈTE :

TITRE I^{er}.

SECTION I^{re}. — JUSTICE CIVILE.

ART. 1^{er}. Les tribunaux de Tizi-Ouzou et de Bougie, et les juges de paix de leurs ressorts, statuant sur les actions civiles et commerciales autres que celles qui intéressent exclusivement les indigènes kabyles ou arabes, ou musulmans étrangers, appliqueront la loi française d'après les règles établies pour les autres tribunaux et jus-

des juges de paix de l'Algérie, et sauf les modifications qui résultent du présent décret.

Un arrêté du gouverneur général délimitera les circonscriptions dans lesquelles doit s'exercer la juridiction de chacun des juges de paix créés par le décret du 23 avril 1874⁽¹⁾.

Si, dans quelques-unes de ces circonscriptions, des mahakmas ou djemaas de justice sont maintenues pour le jugement des contestations entre indigènes ou musulmans étrangers, le même arrêté fixera les limites dans lesquelles elles continueront d'exercer leur juridiction. Dans ce dernier cas, les articles 19, 20, 21, 22, 23, 24 et 25 du présent décret seront appliqués.

Le droit musulman ou kabyle continue à régir les conventions civiles ou commerciales entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, ainsi que les questions religieuses et d'État, sauf les modifications qui ont pu ou pourront y être apportées.

Néanmoins, la déclaration faite par les parties, lors de la convention, et depuis, qu'elles entendent se soumettre à la loi française, entraîne l'application de cette loi.

1. Entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, soumis à des lois différentes quant à l'objet de la convention ou de la contestation, la loi applicable sera, en matière réelle, celle du lieu de la situation de l'immeuble, et, en matière personnelle et mobilière, celle du lieu où s'est formé le contrat, ou, à défaut de convention, la loi du lieu où s'est accompli le fait qui a donné naissance à l'obligation. Si les parties ont indiqué, lors du contrat, à quelle loi elles entendaient se soumettre, cette loi sera appliquée.

2. Entre toutes personnes autres que les indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, les juges de paix des deux arrondissements de la Kabylie, y compris ceux des deux chefs-lieux d'arrondissement, connaîtront :

1° Des matières spéciales attribuées aux juges de paix de France par les lois des 25 mai 1838, 20 mai 1854 et 2 mai 1855, dans les limites du premier ressort fixées par lesdites lois, et, en dernier ressort, jusqu'à la valeur de cinq cents francs ;

2° Des actions purement personnelles et mobilières, civiles ou commerciales, à savoir : en dernier ressort, jusqu'à la valeur de cinq cents francs, et, en premier ressort, jusqu'à celle de mille francs.

Ils exerceront en outre, à l'exception des juges de paix de Tizi-Ouzou et de Bougie :

1° Les fonctions de présidents des tribunaux de première instance comme juges de référés en toute matière, et pourront, comme eux, ordonner toutes mesures conservatoires ;

2° Toutes les attributions conférées par la loi française au président du tribunal, en ce qui concerne l'exequatur à donner aux sentences arbitrales.

⁽¹⁾ XII^e série, Bull. 198, n° 2966 et 2967.

Entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, juges de paix de ces deux arrondissements connaîtront :

En premier ressort :

1° De toutes contestations relatives aux matières religieuses d'État qui sont énumérées par l'article 24 du décret du 13 décembre 1866;

2° De toutes les autres actions personnelles ou mobilières, civiles ou commerciales;

3° De toutes les actions immobilières jusqu'à soixante francs-revenu déterminé, soit en rentes, soit par prix de bail;

En dernier ressort :

De toutes actions personnelles et mobilières dans les limites fixées par les deux premiers paragraphes du présent article.

En cas d'arbitrage d'après la coutume indigène, le juge de paix qui serait compétent pour connaître de la contestation désignera un tiers arbitre; à défaut d'accord entre les parties, dans tous les cas cette désignation appartenait à la djemaâ ou à l'amin.

5. Dans les contestations entre Arabes, le juge de paix sera assisté d'un assesseur arabe; dans les contestations entre Kabyles, d'un assesseur kabyle; dans les contestations entre Arabes et Kabyles, d'un assesseur arabe et de l'assesseur kabyle. Les assesseurs des juges de paix ont voix consultative; dans les matières religieuses et d'État ainsi que dans toutes les causes sujettes à appel, leur avis sur le point de droit sera toujours mentionné dans le jugement.

L'assesseur ou les deux assesseurs sont nommés, suspendus ou révoqués par arrêté du gouverneur général, rendu sur la proposition du premier président et du procureur général. Ils ne peuvent être poursuivis qu'après l'autorisation du gouverneur général. En cas d'autorisation, ils sont traduits, en matière correctionnelle, devant la première chambre de la cour d'appel d'Alger; en matière criminelle, devant la cour d'assises de leur département.

Un arrêté du gouverneur général déterminera le mode et l'importance de la rétribution des assesseurs de justice de paix (vacations).

6. Seront applicables en justice de paix, entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, les articles 15, 25, 29, 30 et 32 du décret du 13 décembre 1866 ⁽¹⁾.

Les obligations imposées dans ces articles au cadi ou à l'adjudant combent au juge de paix ou à son greffier.

Les juges de paix pourront exceptionnellement, en cas d'urgence spécifiée dans le jugement, et en exigeant une caution, ordonner l'exécution provisoire de leurs décisions, nonobstant appel.

7. Entre toutes personnes autres que les indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, les tribunaux de première instance de Tizi-Ouzou et de Bougie connaîtront, en premier ressort :

1° De toutes les actions personnelles et mobilières qui, à raison de leur nature, soit de leur valeur indéterminée ou supérieure

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1451, n° 14,794.

taux de la compétence générale ou spéciale des juges de paix, ne sont pas de la compétence de ces derniers;

2° Des actions immobilières;

En dernier ressort :

1° Des actions personnelles et mobilières jusqu'à la valeur de deux mille francs;

2° Des actions immobilières jusqu'à soixante francs de revenu, déterminé en rentes ou par prix de bail;

En appel :

De tous jugements rendus en premier ressort par les juges de paix.

Entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, les tribunaux de Tizi-Ouzou et de Bougie connaîtront, en premier ressort, des actions immobilières d'une valeur indéterminée ou supérieure à soixante francs de revenu, déterminé en rentes ou par prix de bail; en appel, de tous jugements rendus en premier ressort par les juges de paix et les djemaâs ou mahakmas organisées par le présent décret.

3. L'appel des décisions rendues en premier ressort par les tribunaux de Tizi-Ouzou et de Bougie entre toutes personnes autres que les indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, est porté devant la cour d'appel d'Alger.

Les appels des jugements rendus en premier ressort entre indigènes arabes ou kabyles, ou musulmans étrangers, par le tribunal de Tizi-Ouzou sont portés à la cour d'Alger; ceux du tribunal de Bougie, au tribunal de Constantine.

Entre indigènes arabes ou kabyles, le tribunal civil, siégeant soit en première instance, soit en appel, sera composé de deux magistrats français et d'un assesseur musulman ou kabyle, si le litige existe entre Arabes ou Kabyles seulement; si le litige existe entre Arabes et Kabyles, le tribunal sera composé de trois magistrats français et soit de deux assesseurs arabes ou kabyles, soit d'un assesseur arabe et d'un assesseur kabyle, selon les distinctions établies au paragraphe précédent.

Les assesseurs près la cour et les tribunaux auront voix délibérative. Ils sont nommés par décret du Président de la République, sur proposition du garde des sceaux, ministre de la justice, le gouverneur général consulté. Ils peuvent être suspendus par un arrêté ministériel et révoqués par un décret.

Ils ne peuvent être poursuivis en justice que dans les formes établies au chapitre III du titre IV du livre II du Code d'instruction criminelle.

Ils sont rétribués conformément à l'article 9 du décret du 13 décembre 1866.

9. Sont applicables devant les juridictions d'appel, entre indigènes kabyles ou arabes, ou musulmans étrangers, les articles 33, 34 et 35, paragraphes 1, 2, 3 et 4, du décret du 13 décembre 1866.

Le désistement de l'appel sera reçu et notifié à qui de droit, dans les mêmes formes que la déclaration d'appel.

10. Les décisions en dernier ressort, rendues par les juges de paix, les tribunaux civils et la cour d'appel, appliquant le droit musulman ou kabyle, ne sont pas susceptibles de recours en cassation.

Lorsque le droit français a été appliqué, le recours est ouvert conformément aux règles de la législation française.

11. Les jugements ou arrêts définitifs, rendus entre indigènes musulmans étrangers par les juges de paix, les tribunaux et la cour s'exécutent, selon les règles et usages actuellement en vigueur, et les soins des cadis entre musulmans, et, entre Kabyles, par les soins du chef de la djemaâ de section ou de son suppléant.

12. Le ministère des défenseurs n'est pas obligatoire devant les tribunaux, ni devant la cour, pour les affaires entre Arabes et Kabyles. Mais si leur ministère est requis, ils ont droit à des honoraires et ont action pour le recouvrement. Ces honoraires restent, dans tous les cas, à la charge de la partie qui a requis l'assistance du défenseur. Ils sont taxés en un seul chiffre, pour tous les soins donnés à l'affaire et pour la plaidoirie, par l'un des juges qui auront connu de l'affaire. Il pourra être délivré exécutoire par le greffier; cet exécutoire sera susceptible d'opposition.

L'opposition sera formée dans les trois jours de la signification à la personne ou à domicile; il y sera statué sommairement par le tribunal, en chambre du conseil, sans appel ni recours en cassation.

13. Il est créé trois emplois de défenseurs près chacun des tribunaux de Tizi-Ouzou et de Bougie, et un emploi d'interprète judiciaire près chaque tribunal et chaque justice de paix. Il sera pourvu à ces emplois selon le mode en vigueur en Algérie.

Toutefois, transitoirement, le diplôme de licencié en droit ne sera pas exigé de ceux des aspirants aux emplois de défenseurs près les tribunaux, qui justifieront :

1° Du certificat de capacité;

2° De cinq années de cléricature dans une étude d'avoué en France ou de défenseur en Algérie.

14. Il sera créé, au fur et à mesure des besoins, des emplois de notaire et d'huissier.

Il y sera pourvu selon le mode en vigueur en Algérie; leur résidence sera fixée par l'acte de nomination, ainsi que leur ressort.

Les notaires résidant au chef-lieu de chaque arrondissement pourront instrumenter dans toute l'étendue de cet arrondissement sans exception.

Dans les cantons judiciaires où il n'existera pas de notaire, les greffiers de justice de paix pourront être désignés par le garde des sceaux pour en remplir les fonctions.

15. Les cadis existant dans les deux arrondissements judiciaires de la Kabylie sont maintenus. Ils continuent à exercer les fonctions de notaire entre musulmans, concurremment avec les notaires français. Dans les circonscriptions judiciaires où les cadis ne conservent pas les attributions du juge, ils continuent d'exercer celles qui leur

conférées par les articles 36 et 40 du décret du 13 décembre 1890.

Dans le cas où il s'élèverait des difficultés quelconques, soit dans l'exécution des jugements, soit sur le partage et la liquidation des successions, le cadi sera tenu d'en saisir le juge de paix, qui statuera en premier ou en dernier ressort, comme en matière de référé, avec l'assistance d'assesseurs et suivant les distinctions établies par le présent décret.

SECTION II. — JUSTICE RÉPRESSIVE.

6. En ce qui touche la poursuite et la répression des crimes, délits et contraventions prévus et punis par le Code pénal français, que par les lois, décrets et arrêtés locaux, les deux arrondissements de Tizi-Ouzou et de Bougie seront soumis aux mêmes règles que les autres territoires civils de l'Algérie.

Les crimes commis dans le ressort de Tizi-Ouzou sont déférés à la cour d'assises d'Alger; ceux commis dans le ressort de Bougie sont déférés devant la cour d'assises de Constantine.

Est réservée aux conseils de guerre la connaissance des crimes et délits commis par des musulmans non naturalisés en dehors du territoire civil. Est également maintenue en territoire militaire, à l'égard des mêmes personnes, l'organisation des commissions disciplinaires et des pouvoirs inhérents au commandement.

7. En territoire civil, les indigènes non naturalisés pourront être poursuivis et condamnés aux peines de simple police fixées par les articles 464, 465 et 466 du Code pénal, pour infractions spéciales à l'indigénat non prévues par la loi française, mais déterminées dans les arrêtés préfectoraux, rendus sur les propositions des commissaires civils, des chefs de circonscription cantonale ou des maires. La peine de l'amende et celle de la prison pourront être cumulées et élever au double en cas de récidive prévue par l'article 483 du Code pénal.

Les juges de simple police statueront en cette matière sans frais et sans appel.

TITRE II.

CERCLE SPÉCIAL DE FORT-NATIONAL.

SECTION I^{re}. — JUSTICE CIVILE.

18. Jusqu'à l'incorporation au territoire civil de Tizi-Ouzou de la totalité ou de portions détachées du cercle de Fort-National, les dispositions ci-dessus n'y seront appliquées que sous les modifications suivantes :

19. Le juge de paix de Fort-National statuera, conformément aux règles établies ci-dessus, sur les litiges autres que ceux qui intéressent exclusivement les Kabyles.

Il ne jugera les contestations entre Kabyles que sur la déclaration de toutes les parties qu'elles entendent se soumettre à sa juridiction.

Cette déclaration sera reçue par le greffier de la justice de paix; pourra aussi être faite, lors de la convention, ou depuis, devant le djemaâ ou le notaire français. Elle sera irrévocable. Elle ne pourra pas être faite après la décision de la djemaâ.

Les dispositions de l'article du présent décret seront applicables en justice de paix après la déclaration d'option. L'appel sera reçu, jugé selon les distinctions établies par les articles 7 et 8.

20. En l'absence de cette déclaration, la justice, rendue au nom du peuple français, sera provisoirement administrée au premier degré seulement, dans le territoire du cercle, par les djemaâs judiciaires, réorganisées et fonctionnant d'après le mode ci-après déterminé.

21. Dans chacune des sections de la commune indigène de l'Algérie Nationale, il est institué une djemaâ de justice composée de dix membres choisis parmi les notables de la section par le général commandant la subdivision, qui pourra les suspendre ou les révoquer.

Leurs fonctions sont gratuites.

22. La djemaâ élit dans son sein un président et un vice-président.

La djemaâ ne peut statuer qu'au nombre de cinq membres au moins.

La voix du président est prépondérante en cas de partage.

23. Les parties sont appelées et procèdent, et la djemaâ rend des décisions dans les formes prescrites par la coutume.

Toutefois, ses décisions devront être motivées.

24. Le kodja de chaque section fait office de greffier; il écrit les décisions sous l'autorité du président; elles sont toutes consignées dans un registre spécial.

Elles sont revêtues de la signature et du cachet du président et du cachet de la djemaâ.

25. Les décisions des djemaâs sont susceptibles d'appel, si l'objet du litige est d'une valeur supérieure à deux cents francs de capital pour les actions personnelles et mobilières, et pour les actions immobilières, supérieure à trente francs de revenu, déterminé soit en rentes, soit par prix de bail.

26. L'appel des décisions des djemaâs portant sur un litige supérieur à ce taux, ou d'une valeur indéterminée, ou concernant des matières religieuses ou d'état civil, sera porté devant le tribunal de Tizi-Ouzou, statuant comme il est dit en l'article 9 ci-dessus.

Les articles 10, 11 et 12 sont également applicables dans ce cas.

27. La déclaration d'appel sera reçue par le kodja de la section ou le greffier de la justice de paix.

L'appel sera non recevable s'il n'est interjeté dans le mois du prononcé de la décision, si elle est contradictoire, et si elle est par défaut, dans le mois de l'avis donné au défaillant par le kodja.

Le désistement d'appel sera reçu par le kodja qui aura reçu la déclaration d'appel.

13. Il sera donné suite à la déclaration d'appel et procédé sur appel, comme il est dit en l'article 6 ci-dessus.

14. Les jugements définitifs des djemaâs sont exécutés selon les lois actuellement en vigueur, en tant qu'il n'y est pas dérogé par le présent décret, ou selon les dispositions d'un règlement qui pourra être rendu par le gouverneur général, sur les propositions des chefs de la cour d'Alger.

SECTION II. — JUSTICE RÉPRESSIVE.

15. Les crimes, délits et contraventions quelconques, prévus par les lois françaises, les décrets et arrêtés locaux, seront poursuivis et punis selon les règles appliquées au territoire militaire.

16. Les djemaâs sont investies du droit de prononcer, pour les infractions spéciales à l'indigénat, prévues par la coutume, et qui ne sont réprimées par aucune loi ou par aucun règlement de l'autorité française, une peine qui ne pourra excéder cent francs d'amende. Leurs décisions portant condamnation d'une amende supérieure à cinquante francs seront susceptibles d'appel devant le tribunal de Bouzou.

Le produit des amendes sera versé dans la caisse de la commune d'origine.

La déclaration d'appel sera soumise aux formes et délais établis par le dernier paragraphe de l'article 62 de l'ordonnance du 26 septembre 1842 ⁽¹⁾.

17. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3631. — DÉCRET qui ouvre au Ministre de la Guerre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par des Départements et des Communes, pour l'exécution de Travaux militaires.

Du 29 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de la guerre ;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget des dépenses du ministère de la guerre pour l'exercice 1874 ;

Vu les lois des 29 juillet 1872, 5 avril 1873 et 23 mars 1874, portant ou-

verture, au titre du compte de liquidation des charges de la guerre, des crédits nécessaires pour l'exécution de divers travaux;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862, relatif aux fonds de concours;

Vu les états, au nombre de trois, des sommes versées au trésor public, par les départements et des communes, en vue de concourir, avec les fonds de l'État, à la dépense de travaux militaires se rapportant à l'année et à l'exercice 1874;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 11 juillet 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la guerre :

1^o Un crédit de vingt-quatre mille sept cent quarante-huit francs quarante centimes (24,748^{fr} 40^{cs}) sur le budget de l'exercice 1874;

2^o Un crédit de cent soixante mille six cent quatre-vingt-quatre francs quatre-vingt-quatre centimes (160,694^{fr} 84^{cs}) sur le compte de liquidation des charges de la guerre, année 1874 et exercice 1875, soit ensemble cent quatre-vingt-cinq mille quatre cent quarante francs vingt-quatre centimes (185,443^{fr} 24^{cs}), applicables aux travaux militaires de la manière indiquée ci-après :

BUDGET DE L'EXERCICE 1874.

CHAPITRE XIII. — ÉTABLISSEMENTS ET MATÉRIEL DU GÉNIE.

<i>Saint-Malo</i> . Ouverture d'une porte à l'extrémité de la rue de Toulouse.....	7,500
<i>Sedan</i> . Construction d'un cercle militaire.....	10,000
<i>Cette</i> . Appropriation du casernement.....	4,000
<i>Quimper</i> . Organisation d'un champ de tir.....	3,200
<i>Vernon</i> . Entretien de l'avenue de Bizy.....	.....

TOTAL pour le budget de l'exercice 1874..... 24,748^{fr} 40^{cs}

COMPTE DE LIQUIDATION DES CHARGES DE LA GUERRE.

CHAPITRE I^{er}. — ARTILLERIE. (Exercice 1874.)

<i>Tarbes</i> . Création d'une école d'artillerie.....	75,000
--	--------

CHAPITRE II. — GÉNIE. (Année 1874.)

<i>Tarbes</i> . Construction d'un nouveau quartier d'artillerie.....	60,694 ^{fr} 84 ^{cs}
--	---------------------------------------

(Exercice 1874.)

<i>Saint-Étienne</i> . Construction du bâtiment C de la caserne d'infanterie, côté A.....	25,000
---	--------

TOTAL du chapitre II..... 85,694^{fr} 84^{cs}

TOTAL pour le compte de liquidation..... 160,694^{fr} 84^{cs}

Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources spécialement versées au trésor, à titre de fonds de concours, par les départements et les communes mentionnés dans les états susvisés.

Le vice-président du Conseil, ministre de la guerre, et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 29 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU BODÉT.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r C. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

32. — **DÉCRET** concernant les Lettres chargées contenant des Valeurs payables au porteur, échangées entre les Habitants de la France et de l'Algérie, d'une part, et les Habitants des Pays-Bas, d'autre part.

Du 31 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 2 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

la convention de poste conclue entre la France et la Belgique le 3 décembre 1857 ⁽¹⁾ et les articles additionnels à cette convention, signés à Paris le 28 février 1865 ⁽²⁾;

Vu le décret du 2 juin 1869 ⁽³⁾, concernant les lettres renfermant des valeurs déclarées échangées entre la France et la Belgique;

Sur le rapport du ministre des finances,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Les personnes qui voudront envoyer de la France ou de l'Algérie aux Pays-Bas des lettres chargées contenant des valeurs payables au porteur pourront obtenir, jusqu'à concurrence de deux mille francs par lettre, le remboursement de ces valeurs, en déduction de la perte ou de spoliation prévu par l'article 6 du décret du 2 juin 1869 susvisé, en faisant la déclaration de ces valeurs et en payant, indépendamment du prix d'affranchissement d'une lettre ordinaire de la France pour les Pays-Bas, un droit fixe de un franc quatre-vingts centimes pour toute déclaration de valeurs de huit cents francs et au-dessous. Lorsque la valeur déclarée sera de plus de huit cents francs, il sera perçu, en sus du port de la lettre et du droit fixe, un droit proportionnel de vingt centimes pour chaque

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 576, n° 5221.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 1344, n° 13.749.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 1717, n° 16.963.

cent francs ou fraction de cent francs en sus des premiers huit francs.

2. L'envoyeur de toute lettre chargée contenant des valeurs déclarées, qui sera expédiée de la France ou de l'Algérie à destination des Pays-Bas, pourra demander, au moment du dépôt de sa lettre, qu'il lui soit donné avis de sa réception par le destinataire. Dans ce cas, il payera d'avance, pour le port de l'avis, une taxe uniforme de trente-cinq centimes.

3. Sont applicables aux lettres désignées dans l'article 1^{er} du présent décret les dispositions des articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 du décret du 2 juin 1869.

4. Les dispositions du présent décret seront exécutoires à partir du 1^{er} septembre prochain.

5. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 31 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU BODET.

N^o 3433. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant :

1^o Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Campagnan (Hérault), sur la ligne de Montpellier à Paulhan, conformément au projet présenté, le 14 juin 1873, par la Compagnie des chemins de fer du Midi.

2^o Ces travaux devront être terminés dans le délai de deux ans.

3^o Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux la Compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits et aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Lesdits terrains seront incorporés au chemin et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. (Versailles, 28 Mai 1874.)

N^o 3434. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant affectation, au département des travaux publics, des terrains domaniaux compris dans les dépendances de l'arsenal de la marine, au port de Bayonne (Basses-Pyrénées), qu'ils sont délimités par un liséré vert sur un plan en date du 22 novembre 1873, lequel restera annexé au présent décret. (Versailles, 28 Mai 1874.)

N^o 3435. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des finances) portant que les droits d'octroi perçus sur certains objets à l'entrée dans Paris, ainsi que la nomenclature de

Objets, sont modifiés conformément aux indications contenues dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ sur laquelle portent les droits.	TARIF en principal, plus 2 décimes.
vinigre.....	Hectolitre...	15 ^f 00 ^c
huile aromatique.....	Idem.....	50 00
huile d'olives, fruits et conserves à l'huile, huiles parfumées de toute espèce.....	100 kilog....	41 53
huiles de toute autre espèce provenant de substances animales ou végétales; huiles animales sortant des abattoirs.....	Idem.....	22 95
huiles et essences minérales.....	Hectolitre...	18 00
essences de toute espèce autres que ceux à l'alcool.....	Idem.....	18 00
coteaux de bois dur, menuiserie de bois dur et bois blanc, coteaux de menuiserie et fagots de toute espèce.....	Stère.....	1 50
marbres et granits.....	Mètre cube..	25 00
bois de grande dimension.....	Le millier...	5 00
bois de petite dimension.....	Idem.....	3 00
bois de dimension ordinaire.....	Idem.....	6 00
verres de dimension ordinaire et de faïence.....	Idem.....	5 00
ustensiles creux, mitres, tuyaux et poterie de toute espèce employés dans la construction et le jardinage.....	100 kilog....	0 50
argile, terre glaise et sable gras.....	Mètre cube..	1 50
cire blanche, spermaceti raffiné et pressé.....	100 kilog....	35 00
cire jaune.....	Idem.....	35 00
saunders stéarique, acides stéarique et margarique et autres substances pouvant remplacer la cire, tels que la paraffine, etc.	Idem.....	20 00
spermaceti brut.....	Idem.....	20 00
huiles de toute espèce, brutes ou fondus sous toutes formes, vieux olings et graisses de toute espèce non comestibles venant de l'extérieur, sortant des abattoirs ou des suiferies et d'usages particuliers.....	Idem.....	10 00
huiles à rafraîchir.....	Idem.....	5 00
alcool pur contenu dans les préparations dites alcool dénaturé ⁽¹⁾	Hectolitre..	7 50

(1) OBSERVATION. — Cette taxe n'est pas possible du double décime; mais, indépendamment du droit sur l'alcool contenu dans le mélange, il sera perçu la taxe d'octroi sur le liquide employé à la distillation, comme s'il était présenté en nature.

(Versailles, 28 Juillet 1874.)

3436. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des finances) portant :

Art. 1^{er}. Les droits *ad valorem* établis sur la volaille et le gibier vendus en détail dans les halles centrales sont convertis en taxe d'octroi.

Les taxes d'octroi applicables, à l'entrée de la ville, à toute la volaille et au gibier sans exception sont fixées conformément aux indications ci-après, savoir :

PREMIÈRE CATÉGORIE.

Canards de bruyère, outardes, canes petitières, faisans, perdrix, bartavelles, lagopèdes, perdrix blanches, grouses, bécasses, bécassines, coqs de bois, gélinottes, canettes, alouettes, grives, râles de genêt, becfigues, ortolans, lots de crêtes de coqs, rognons de poulets, foies d'oies et foies de canards..... 62^f 50^c
en principal, les cent kilogrammes.

DEUXIÈME CATÉGORIE.

Canards, canards domestiques, poulets, pintades, pigeons, oies sauvages, canards

sauvages, canards pilets, canards milouins, canards siffleurs, rouges de rivière, celles, poules d'eau, râles d'eau, pluviers, vanneaux, merles et chevreuils. 250 en principal, les cent kilogrammes.

TROISIÈME CATÉGORIE.

Oies domestiques, lièvres, lapins de garenne, cerfs et biches, daims, chamois, isards, sangliers et marcassins, hérissons, écureuils, agneaux, cochons de lait, ours, bisons, poules de prairies, macreuses, pigeons ramiers et tous gibiers volailles entrant dans l'alimentation non compris dans les précédentes catégories 150 en principal, les cent kilogrammes.

QUATRIÈME CATÉGORIE.

Lapins domestiques et chevreaux 75 en principal, les cent kilogrammes.

Ces taxes sont, en outre, passibles d'un double décime par franc.

3. Un droit d'abri de deux francs par cent kilogrammes est établi sur volaille et le gibier qui seront apportés aux halles pour y être vendus, soit aux enchères, soit à l'amiable.

Dans l'application du droit d'abri, la fraction de un à vingt-cinq kilogrammes sera considérée comme vingt-cinq kilogrammes, celle de vingt-cinq à cinquante kilogrammes comme cinquante kilogrammes, celle de cinquante à soixante-quinze kilogrammes comme soixante-quinze kilogrammes et celle de soixante-quinze à cent kilogrammes comme l'entier. (Versailles 28 Juillet 1874.)



Certifié conforme :

Paris, le 23^e Septembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 226.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement de divers chemins de fer d'intérêt local dans le département du Pas-de-Calais.

Du 13 Janvier 1874.

PRESIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;
Sur les avant-projets présentés pour l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, des chemins de fer d'intérêt local : 1° d'Hénin-Liétard vers Arras, de la partie de la ligne d'Hazebrouck à Templeuve située entre Arras et Laventie ;
Sur le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, des 29 avril et 10 juin 1872 ;
Sur les délibérations, en date des 9 et 10 novembre 1871, 6 avril 1872 et 10 août 1873, par lesquelles le conseil général du Pas-de-Calais a approuvé l'acquisition des chemins susmentionnés ;
Sur la convention passée, le 16 octobre 1873, entre le préfet du département du Pas-de-Calais et la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes, pour la construction et l'exploitation desdits chemins, ainsi que le cahier des charges annexé ;
Sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, des 9 et 17 octobre 1873 ;
Sur la lettre du ministre de l'intérieur, du 11 novembre 1873, et celles du ministre de la guerre, des 31 janvier et 1^{er} février 1873 ;
Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux ;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer :

1° D'Hénin-Liétard vers Don;

2° De la partie de la ligne d'Hazebrouck à Templeuve située entre Aubers et Laventie.

2. Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir l'entretien de ces chemins, comme chemins de fer d'intérêt local, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions et cahiers des charges sur copies certifiées de ces conventions et cahiers des charges annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'avec l'autorisation donnée par le ministre des travaux publics en concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour un montant supérieur au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être faite avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnement en place ou en dépôt de cautionnement.

4. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 13 Janvier 1874.

Signé M^r DE MAC M.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

CONVENTION.

Entre le préfet du Pas-de-Calais, agissant en conformité des délibérations du conseil général, des 9 et 10 novembre 1871 et 6 avril 1872, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique,

Assisté de la commission départementale,

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions, représentée par MM. Schotsmans et Despret, membres du conseil d'administration de ladite compagnie, élisant domicile à Arras, en la demeure de M. Plé, négociant, Grande-Place,

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 8 septembre 1873,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le préfet concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans à la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions, qui l'accepte, la concession de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés :

1° D'Hénin-Liétard à la frontière du département, vers Don, par Carvin et Riès;

2° De la partie de la ligne d'Hazebrouck à Templeuve située dans le département du Pas-de-Calais, entre Aubers et Laventie.

Lesdites lignes seront établies conformément au tracé arrêté définitivement par la commission départementale dans sa séance du 18 juillet 1872.

2. La compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions s'engage à exécuter les chemins de fer désignés dans l'article précédent dans un délai de deux ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

3. Elle soumettra, dans un délai de six mois, à partir également du décret déclaratif d'utilité publique, les projets définitifs des lignes concédées.

d'inexécution de cette condition, la compagnie payera une indemnité de francs par jour jusqu'au moment où elle y aura satisfait.

Indemnité de trois cent cinquante francs par jour sera payée au département la compagnie, si elle n'a pas terminé les travaux et mis les chemins en état à l'expiration du délai de deux ans.

Garantie de l'exécution de ses engagements, la compagnie concessionnaire dans un délai de huit jours, à compter de la date du présent acte, un cautionnement de trois mille francs par chaque kilomètre à exécuter, en numéraire ou en valeurs de l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en valeurs de trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. La somme sera rendue par cinquième et proportionnellement à l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

La concession des lignes ci-dessus est faite sans garantie d'intérêt et moyennant un cautionnement de cent francs par kilomètre, qui sera payée moitié après justification et moitié après l'achèvement complet des travaux.

Il est stipulé que le quart du produit brut de l'exploitation appartiendra au département au delà d'une recette kilométrique de vingt-cinq mille francs.

Il est interdit à la compagnie concessionnaire, soit de vendre les lignes concédées, soit d'affermir l'exploitation à une autre compagnie, sans l'autorisation du conseil général, le tout à peine de déchéance.

La compagnie s'oblige à construire et exploiter tous les embranchements se rattachant à son réseau et dont l'établissement sera réclamé par les communes ou bouillères du bassin du Pas-de-Calais, à charge, par celles-ci, de fournir les terrains et de supporter les frais de construction des ouvrages d'art. Au cas où il y aurait des péages, ces branches seront considérées comme faisant partie de la ligne principale, et les taxes y afférentes ne seront perçues que pour l'allongement du parcours, sans répétition des frais de gare ou de manutention. Toutefois, les compagnies devront garantir un minimum de transport de cinquante mille tonnes par an, et lorsque ce minimum ne sera pas atteint, elles devront verser à la compagnie la somme nécessaire pour donner une recette brute de sept mille francs par kilomètre.

Tous les frais résultant de la présente convention seront à la charge de la compagnie.

La présente convention remplace et annule celle passée à la date du 13 août 1873.

Fait double, à Arras, le 16 octobre 1873, en séance de la commission départementale, où étaient présents MM. Degraeve, président, Sens, secrétaire, Graux, Vast, et Delhomel, conseillers généraux, et le préfet du Pas-de-Calais.

Signé C^m DE RAMBUTEAU.

Signé SCHOTSMANS et DESPRET.

DEGRAEVE, SENS, GRAUX, VAST, DUFOUR
et DELHOMEL.

Enregistré à Arras, le 9 février 1874, folio 56 recto, case 7. Reçu dix-sept francs et quatre francs vingt-cinq centimes.

Fait conforme à la convention annexée au décret en date du 13 janvier 1874, enregistré sous le n° 47.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La concession à laquelle s'applique le présent cahier de charges prend les chemins de fer suivants :

1^o La ligne d'Hénin-Liétard à la frontière du département, vers Don, par et Courrières;

2^o La partie de la ligne d'Hazebrouck à Templeuve située dans le département Pas-de-Calais, entre Aubers et Laventie.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir de la même date. Ils devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir de la même date, de manière que les chemins soient praticables et exploités à l'expiration du même délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer, de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation du département; à cet effet, les plans de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie du département, pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et la compagnie pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces modifications sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer des projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

5. Le tracé et le profil des chemins de fer seront arrêtés sur la production de plans et de profils d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1^o Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2^o Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera le moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques des chemins de fer, comptées à partir de leur origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3^o Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4^o Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par les chemins de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour la construction de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour les deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares et stations.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance de la seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne sont recevoir une autre destination.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt-cinq centimètres ($1^m,45$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$). Les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté du bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres ($0^m,50$) de largeur.

La compagnie établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, en tenant compte des circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne sera inférieur à cinq cents mètres; ce rayon pourra, toutefois, être réduit à cent mètres aux abords des gares. Une partie droite de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à douze millimètres par mètre.

La partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au minimum pour faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de la gare, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront indiquées.

Il y aura à moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, pour passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres ($8^m,00$) pour la route nationale, à sept mètres ($7^m,00$) pour la route départementale, à cinq mètres ($5^m,00$) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres ($4^m,00$) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres ($5^m,00$) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres ($4^m,30$) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

12. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du chemin de fer supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00) distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par les chemins de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau des chemins de fer et des routes ne pourra s'effectuer qu'à un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établie une maison de garde de toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes nationales, départementales, ou d'un chemin vicinal, les pentes et les rampes sur les routes modifiées ne pourront être inférieures à trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et à cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration aura le droit, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux. Elle devra prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter de l'existence de chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des chemins de fer quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des souterrains d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être occupée par aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une route provisoire sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Elle sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs et pour rétablir les communications interceptées.

La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de façon à obtenir une construction parfaitement solide.

Les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des rivières d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en briques, et les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne

qualité. Les rails seront au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant pour la circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

La compagnie pourra être dispensée, par le préfet, de séparer les chemins des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture sur tout le parcours desdits chemins.

Sur les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer et des dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, aux fins de l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour la modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

La compagnie étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les dispositions qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des emprises fortifiées, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Si des lignes de chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'exploitation des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'exploitation des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée des chemins de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, ils ne pourront être livrés à la circulation que si les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remplies ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés aux dépens et aux frais de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, et elle restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'autorité préfectorale.

Le contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de ne pas observer les dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résultent des projets approuvés.

À mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire des travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes

ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive des chemins de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un cadastre des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser également ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral. La même opération sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la compagnie.

Si les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions incriminées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que la compagnie rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains, la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où les chemins de fer se croisent ou traversés à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ces machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les trains servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1^{re} Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à l'avant et munies de rideaux;

2^{re} Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à l'avant, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3^{re} Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à l'avant, munies de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers des banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière. Les machines locomotives, tenders, voitures

des de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue et rendus exécutoires après l'approbation du conseil général du département, régiront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'entretien des chemins de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations des chemins de fer et leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Pour la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état des chemins de fer, de leurs dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent décret, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

À l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les chemins de fer et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien les chemins de fer et les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également des chemins, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, ponts tournants, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus des chemins de fer et de les employer à entretenir en bon état les chemins de fer et leurs dépendances, si la compagnie ne se trouve pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, les outillages et approvisionnement de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et proportionnellement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les lui remettre de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins pendant six mois.

À toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera

effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on aura le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net moyen des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, le remboursement aux quels elle aurait droit à l'expiration de la concession, en vertu de l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification préalable.

Dans ce cas, la somme de trois mille francs par kilomètre qui aura été déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pour elle la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie vis-à-vis du département, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura produit.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie ne peut pas valablement justifier qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Cette déchéance prononcée, les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront remis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière. Transportés dans les trains de voyageurs.....	0 037	0 018	0 056
(sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)	0 010	0 005	0 015

Petite vitesse.

Porcs, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Porcs.....	0 025	0 015	0 04
Agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02

que les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Boissons fraîches. — Denrées. — Excédants de bagages et de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

Alcool. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teintes et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Oeufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets de sculpture. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler. — Cordes. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Laines. — Cokes. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais et que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Métaux. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
Houille. — Cendres. — Engrais. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Matériaux de fer. — Cailloux et sables.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 03	0 02	0 05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 10
0 050	0 025	0 075
0 037	0 018	0 056
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 20	0 16	0 36
0 09	0 07	0 16
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 05	0 03	0 08
0 03	0 02	0 05
0 025	0 015	0 04

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 09	0 06
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 12	0 08
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi.....	1 80	1 20
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi.....	2 25	1 50
Tender de sept à dix tonnes.....	0 90	0 60
Tender de plus de dix tonnes.....	1 35	0 90

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..... 0 15 | 0 10 |

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..... 0 18 | 0 14 |

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide..... 0 12 | 0 08 |

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre..... 0 08 | 0 06 |

4° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de (impôt non compris).....	0 60	0 40

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Cette disposition n'est pas applicable toutefois aux machines et wagons provenant d'affluents qui viendraient se souder aux lignes faisant partie de la présente concession, lesquels ne payeront qu'en raison des distances parcourues. Tout kilomètre entamé sera compté comme s'il avait été entièrement parcouru.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Le prix d'une expédition quelconque, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur à vingt francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilo-

moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux des chemins de

chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Un voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

La franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera limitée à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans les tarifs seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 47 et 48 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à

un tarif supérieur à celui de la première classe du tarif ci-dessus.

Les similitudes de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera sur le point.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k).

La compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Malgré la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au plus, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° aux matières inflammables, aux explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° à l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or, au platine, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de dix kilogrammes et au-dessus.

Malgré cela, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets, colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même adresse. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui

concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de geries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5^e ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même poids plus de quarante kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans ces limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de six mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par la compagnie sera annoncée à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ou à des réductions ou remises qui seraient accordées aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de la réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du délai dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui indiquera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront reçus et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après énoncées.

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de première classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de six heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'admission supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures pour une distance indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expé-

comptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite

vitesse de transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux décharges apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Quand la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins des chemins de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de service, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Sous peine, sans la moindre autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises observant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec les chemins de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en congé illimité, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Quand le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire par rail sur l'un des points desservis par les chemins de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié du même tarif, les moyens de transport.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des droits.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent,

pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services des postes ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés au change ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, aux frais de l'État, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics et la compagnie entendue.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service des chemins de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera établi, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, un local nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le matériel télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil électrique, les employés de la compagnie auront le droit de raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'entretien, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents des postes.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

ans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui soient les lignes objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aux frais pour la compagnie.

oute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans les contrées où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne donnera ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins de fer objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler les voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

En cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'usage de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui pourraient survenir entre elles à cet égard.

En cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les chemins de fer objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur les chemins de fer, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces chemins ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les voitures seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Les compagnies qui se serviraient d'un matériel qui ne serait pas sa propriété seraient tenues d'indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. En cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement pris, pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement, à ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une indemnité de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix p. 0/0 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager les stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, de un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la de compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucun à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni a particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surve agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranch

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines ligne principale des chemins de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs ements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets marchandises destinés à la ligne principale des chemins de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements culiers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des ements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie et

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que leur matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le titulaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze (0' 12") par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront par des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie des chemins de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépassent

de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions des wagons.

Il sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Ils seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et leurs dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les autres propriétés, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Tous les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer seront soumis aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces bâtiments et magasins seront assujettis, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes nationaux.

Tous les chemins de fer seront placés sous la surveillance de l'administration; les frais de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle des comptes, seront supportés par la compagnie.

Pour pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, au trésor public, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Les sommes ci-dessus n'ont pas été comprises dans la détermination, en exécution de la loi du 18 juillet 1836, pour les frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie, et les agents de l'État.

La compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été déterminées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré par le percepteur, en matière de contributions publiques.

Après la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie devra verser au trésor public une somme de trois mille francs par chaque kilomètre à valoir sur le numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 18 juillet 1836, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, à la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui se trouveront disponibles ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. En attendant, pour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie jusqu'à leur complet achèvement.

La compagnie devra faire élection de domicile à Arras.

Dans tous les cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle faite sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Nord.

En cas de contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, les décisions administratives par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait à Arras, le 16 Octobre 1873.

Par la commission départementale,

ROBERT, Président;

DEBIEUX, Secrétaire;

GAUX, VAST, DUFOUR et DELHOMEL.

Le Préfet du Pas-de-Calais,

Signé C^m DE RAMBUTEAU.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes,

Signé SCHOTSMANS et DESPRET.

Enregistré à Arras, le 9 février 1874, folio 57 recto, case 1^{re}. Reçu trois décimes, soixante-quinze centimes. Signé *Berek*.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 18 1874, enregistré sous le n° 47.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3438. — *DÉCRET qui approuve les Statuts du Bureau public établi à Saint-Étienne pour le titrage des Soies et autres Matières textiles.*

Du 7 Mai 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu le décret du 29 août 1873 ⁽¹⁾, qui a autorisé la chambre de commerce de Saint-Étienne à établir un bureau public pour le titrage des soies et autres matières textiles.

Vu les délibérations de ladite chambre, en date du 17 septembre 1874, du 27 janvier 1874 ;

Vu l'avis du préfet de la Loire ;

Vu l'avis du comité consultatif des arts et manufactures ;

La section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les statuts du bureau public établi à Saint-Étienne par la chambre de commerce de cette ville, pour le titrage des soies et autres matières textiles, sont approuvés, tels qu'ils sont annexés au présent décret.

2. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 7 Mai 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON

Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé A. P. DESEILLIGNY.

⁽¹⁾ Bull. 152, n° 2330.

STATUTS.

permis à la lettre de M. le ministre de l'agriculture et du commerce, en janvier 1874, que M. le préfet de la Loire a transmise, le 12 du même mois, à la chambre de commerce de Saint-Étienne, la chambre, après en avoir délibéré, a approuvé les statuts du bureau public de Saint-Étienne pour le titrage des matières textiles :

Un bureau public est établi à Saint-Étienne, dans les bâtiments de la ville, pour le titrage des soies et autres matières textiles. Le bureau du titrage est régi, sous la surveillance de la chambre de commerce de Saint-Étienne, par le directeur de la condition.

Le nombre des employés et agents à placer sous son autorité, ainsi que leurs appointements et salaires, sont fixés par la chambre de commerce. Cette chambre nomme à tous les emplois de l'essai public et peut révoquer les employés.

Les produits du titrage des soies et autres matières textiles appartiennent à la chambre de commerce, chargée des frais de loyer, d'outillage, d'installation, d'exploitation et d'administration.

Le bulletin officiel de titrage rédigé en double, constatant le résultat de l'expérience assignée au directeur de la condition, est délivré aux vendeurs et acheteurs dans l'opération. Ce bulletin relate : 1° le titre véritable, c'est-à-dire le titre obtenu après l'essai d'hydratation de la substance au moment de l'essai; 2° le titre variable résultant du conditionnement à l'absolu, à moins que les parties ne demandent qu'il ne soit point procédé à cette opération.

Les tarifs des droits à percevoir pour le titrage des soies et autres matières textiles sont établis comme il suit :

Opération de titrage d'un ballot de soie ouvrée portant sur vingt flottes
sur cinq matreaux pris dans cinq parties d'un ballot, deux francs, ci. 2⁰⁰

Opération complémentaire qui consiste à peser les vingt écheveaux
après les avoir soumis à la dessiccation absolue, afin de connaître la
pesanteur des titres résultant de ce poids absolu, un franc, ci. 1⁰⁰

Opération du titrage d'un ballot de soie grège, qui consiste à prendre
des écheveaux sur cinq matreaux pris dans cinq parties différentes du
ballot, quatre dans chaque matreau quatre écheveaux de cinq cents
longueur, deux francs, ci. 2⁰⁰

Opération complémentaire qui consiste à peser les vingt écheveaux
après les avoir soumis à la dessiccation absolue, afin de connaître la
pesanteur des titres résultant de ce poids absolu, un franc, ci. 1⁰⁰

La constatation du numérotage métrique des laines et autres matières
textiles, un franc, ci. 1⁰⁰

Tous ces tarifs peuvent être révisés, la chambre de commerce entendue.

Les opérations de titrage sont à la charge de la partie ou des parties qui les requièrent, sous réserve des conventions contraires indiquées sur le bulletin à présentation.

Toutes les opérations d'essai seront faites sous la responsabilité du directeur.

Les deux commissaires délégués par la chambre, en vertu de l'article 18 du décret du 23 germinal an XIII, pour la surveillance de la condition, exercent également la surveillance de l'essai public.

En conséquence, le directeur, conformément à l'article 6 dudit règlement, est tenu de fournir à ces deux commissaires l'atelier d'essai toutes les fois qu'ils se présentent ensemble ou séparément.

Les budgets et les comptes du bureau du titrage sont distincts de ceux de la chambre de commerce; ils sont, comme ces derniers, examinés par la chambre et transmis par elle au ministre de l'agriculture et du commerce, qui les approuve s'il y a lieu.

Conformément aux dispositions de l'article 17 du décret du 3 septembre 1874,

il est dressé, par les soins de la chambre de commerce, un règlement d'administration intérieure.

concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de geries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5^e ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même poids plus de quarante kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans compensation, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune distinction.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, aux réductions ou remises qui seraient accordées aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du délai dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui indiquera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront reçus et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après énoncées.

1^o Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de première classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de quatre heures après l'arrivée du même train.

2^o Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures pour un trajet indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expé-

acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse. Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

La marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins des chemins de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de service, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Au besoin, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec les chemins de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire par rail sur l'un des points desservis par les chemins de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié du même tarif, les moyens de transport.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des droits.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent,

pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donne lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, et aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la compagnie ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés au change ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, aux frais de l'État, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, d'accord avec la compagnie entendue.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique sans nuire au service des chemins de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera établi dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, des bâtiments nécessaires à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le matériel télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil électrique, les employés de la compagnie auront le droit de raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'entretien, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'administration.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

En cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui seraient les lignes objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

Après l'exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans les contrées où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins de fer objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la com-

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

En cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui surviendraient entre elles à cet égard.

En cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur les lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Les compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété ne payeront aucune indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. En cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement, à ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une indemnité de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix p. 0/0 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager avec les stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les lignes qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on en aura le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, sur le produit net ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification préalable.

Dans ce cas, la somme de trois mille francs par kilomètre qui aura été déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie vis-à-vis du département, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura produit.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'est pas valablement justifiée qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Cette déchéance prononcée, les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0 037	0 018	0 055
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)			

Petite vitesse.

Vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teints et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Oeufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler. — Cordes. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Coton. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Laines. — Cote. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulière. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
Houille. — Cendres. — Engrais. — Paves et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 03	0 02	0 05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

PRIX			
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	
0 067	0 033	0 10	
0 050	0 025	0 075	
0 037	0 018	0 055	
0 010	0 005	0 015	
0 07	0 03	0 10	
0 025	0 015	0 04	
0 01	0 01	0 02	
0 20	0 16	0 36	
0 09	0 07	0 16	
0 08	0 06	0 14	
0 06	0 04	0 10	
0 05	0 03	0 08	
0 03	0 02	0 05	
0 025	0 015	0 04	

effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on aura le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, sur la somme de l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de trois mille francs par kilomètre qui aura été déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faite aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie vis-à-vis du département, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'est pas valablement justifiée qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Cette déchéance prononcée, les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle aura à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1^{er} PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.*Grande vitesse.*

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0 037	0 018	0 055
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)			

Petite vitesse.

vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
et porcs.....	0 025	0 015	0 04
brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2^o PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.*Marchandises transportées à grande vitesse.*

Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

Alcool. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Cérises. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épices. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Coton. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Laines. — Laines. — Coton. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Meules. — Meulière. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
Houille. — Cendres. — Engrais. — Fers à chaux et à ciment. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Matériaux de fer. — Caillasses et sables.....	0 05	0	
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe ne dépasse 5 francs.	0 03		
Pour le parcours de 100 à 200 kilomètres, sans que la taxe ne dépasse 12 francs.	0 01		

PRIX

de péage.	de transport.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La concession à laquelle s'applique le présent cahier de charges prend les chemins de fer suivants :

1^o La ligne d'Hénin-Liétard à la frontière du département, vers Don, par Carvin et Courrières;

2^o La partie de la ligne d'Hazebrouck à Templeuve située dans le département Pas-de-Calais, entre Aubers et Laventie.

2. Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Ils devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir de la même date. La compagnie sera tenue de maintenir les chemins en état de praticabilité et d'exploitation à l'expiration du délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer, sans l'autorisation du département; à cet effet, les plans de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et au conseil général du département, pour ce qui concerne la petite. L'administration supérieure et le conseil général pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires; l'une de ces modifications sera remise à la compagnie, avec le visa du préfet; l'autre demeurera entre les mains de l'administration préfectorale.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer des projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

5. Le tracé et le profil des chemins de fer seront arrêtés sur la production de plans et de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1^o Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2^o Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, par un moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques des chemins de fer, comptées à partir de leur origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3^o Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4^o Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le plan en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par les chemins de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chaque ouvrage de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour les deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'attente.

La compagnie sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne sont recevoir une autre destination.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt-cinq centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45). Les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté du bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La compagnie établira le long des chemins de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, en tenant compte des circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne sera pas inférieur à cinq cents mètres; ce rayon pourra, toutefois, être réduit à deux cents mètres aux abords des gares. Une partie droite de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à douze millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, de manière à verser les eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au minimum possible.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

D'un plan à l'échelle de un cinquième, indiquant les voies, les quais, les passages et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront indiquées.

A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les chemins de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devront passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture devra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

12. Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00). La distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par les chemins de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau des chemins de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établie une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes, les pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourront être inférieures à trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration se réserve, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux; elle devra prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter de l'existence de chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et huit mètres (8^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des souterrains d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie au-dessous d'aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour assurer le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Le délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs et à rétablir les communications interceptées.

La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des murs d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou, dans les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne

qualité. Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant pour les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

La compagnie pourra être dispensée, par le préfet de séparer les chemins des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture sur tout le parcours desdits chemins.

Tous les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer et pour les dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, aux fins de l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour l'usage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des emplacements fortifiés, la compagnie sera tenue de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Si des lignes de chemins de fer traversent un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'existence des chemins de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence des chemins de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la proximité des chemins de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée des concessions de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Si les chemins de fer doivent s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, ils ne pourront être livrés à la circulation que si les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été remplies ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés aux soins et aux frais de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, sous le contrôle et cette surveillance de l'autorité préfectorale.

Le contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de violer des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui régissent les projets approuvés.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire des travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes

ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive des chemins de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un cadastre des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle fera dresser également ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, et de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront intégrante des chemins de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral. La répartition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires sont entièrement à la charge de la compagnie.

Si les chemins de fer, une fois achevés, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions inscrites ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains, la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où les chemins de fer se croisent ou se traversent à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ces machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les services servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à l'avant et munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à l'avant et à l'arrière, munies de banquettes, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à l'avant et à l'arrière, munies de banquettes, soit de pannes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers des banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se conformer à tous les règlements sur la matière. Les machines locomotives, tenders, voitures

ous de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires après l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation des chemins de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu des règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage des chemins de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations des chemins de fer et leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état des chemins de fer, de leurs dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à courir à partir de l'expiration du délai d'un an fixé par l'article 2 ci-dessus.

À l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les chemins de fer et leurs dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien les chemins de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également des chemins, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, ponts tournants, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus des chemins de fer et de les employer à l'entretien en bon état des chemins de fer et leurs dépendances, si la compagnie ne se trouvait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, ustensiles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et, à défaut, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les reprendre de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des chemins pendant six mois.

37. À toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera

effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de trois mille francs par kilomètre qui aura été déposée ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie vis-à-vis du département, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura produit.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties des chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

40. Si l'exploitation des chemins de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'est pas valablement justifiée qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet.

Cette déchéance prononcée, les chemins de fer et toutes leurs dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0 037	0 018	0 055
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)			

Petite vitesse.

Asnes, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Porcs.....	0 025	0 015	0 04
Agneaux, brebis, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et colis de toutes classes transportés à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 16	0 36
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler. — Pierres de taille et produits de carrières. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Coton. — Vins. — Vinaigre. — Boissons. — Bières. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Meules. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
Houille. — Cendres. — Engrais. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Matériaux de fer. — Cailloux et sables.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.....	0 05	0 03	0 08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs.....	0 03	0 02	0 05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres.....	0 025	0 015	0 04

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 10
0 050	0 025	0 075
0 037	0 018	0 055
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 20	0 16	0 36
0 09	0 07	0 16
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 05	0 03	0 08
0 03	0 02	0 05
0 025	0 015	0 04

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 09	0 06
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 12	0 08
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi.....	1 80	1 20
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes, ne traînant pas de convoi.....	2 25	1 50
Tender de sept à dix tonnes.....	0 90	0 60
Tender de plus de dix tonnes.....	1 35	0 90

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0 15	0 10
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 18	0 14

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de démenagement à deux ou à quatre roues, à vide.....	0 12	0 08
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 08	0 06

A° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour être transporté par train express dans une voiture spéciale, sera soumis au tarif de (impôt non compris).....	0 60	0 40

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Cette disposition n'est pas applicable toutefois aux machines et wagons provenant d'affluents qui viendraient se souder aux lignes faisant partie de la présente concession, lesquels ne payeront qu'en raison des distances parcourues. Tout kilomètre entamé sera compté comme s'il avait été entièrement parcouru.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

ni tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc. Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établis : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Le que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur à vingt francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilo-

moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux des chemins de

chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures particulières ou compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

La franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à un droit supérieur à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les modifications de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera sur le tout.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k). Toutefois, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Notwithstanding la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au plus, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui dépasseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° aux matières inflammables ou explosives, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or, l'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même destination. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui

concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de geries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puissent payer un prix plus élevé qu'un article de même poids plus de quarante kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans compensation, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune distinction.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient être conclus entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, aux réductions ou remises qui seraient accordées aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les animaux, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du délai fixé pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui indiquera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés, de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après énoncées.

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de première classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de six heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures pour une distance indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expé-

acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse. Le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix dépendant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Que la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition aux points de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins des chemins de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de faitage, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec les chemins de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire par rail sur l'un des points desservis par les chemins de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié du même tarif, les moyens de transport.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des droits.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

À chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent,

pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du prix du tarif.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la compagnie ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés au change ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, aux frais de l'État, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, d'après la compagnie entendue.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une télégraphie sans nuire au service des chemins de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera construit dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, tout matériel nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le matériel télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil électrique, les employés de la compagnie auront le droit de raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures des chemins de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur les chemins, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'entretien, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'administration.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

En cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de lignes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui seraient les lignes objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aux frais pour la compagnie.

En cas d'exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans les contrées où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins de fer objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler les voitures, wagons et machines sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

En cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'usage de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui surviendraient entre elles à cet égard.

En cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui sont l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur les lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces lignes ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Les compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété devront une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

En cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement, à ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une somme de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix p. 0/0 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager avec les stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les lignes qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement ou le préfet.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demande un embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande de la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune gêne à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucun inconvénient pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller les agents de cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui lui paraîtront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale des chemins de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets destinés à la ligne principale des chemins de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de deux kilomètres. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus de six heures, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la moitié du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais résultant de leur service seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service sur l'embranchement, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour l'exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0'12") par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront au profit des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie des chemins de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être considéré comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le poids autorisé.

de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les chemins de fer et leurs dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les propriétés bâties, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation des chemins de fer seront soumis aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces bâtiments et magasins seront soumis, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police des chemins de fer et de leurs dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes forestiers.

Les chemins de fer seront placés sous la surveillance de l'administration; les frais de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Pour pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, au département du trésor public, une somme de cent francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de la loi du 58 ci-dessus, pour les frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie et les agents de l'État.

La compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui au préalable, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré au département du trésor public.

Après la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie versera au trésor public une somme de trois mille francs par chaque kilomètre à valoir sur le montant en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 15 mai 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seront exigibles ou à ordre.

La compagnie formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera rendu qu'après leur entier achèvement. Le retour de cet avantage, les parties de lignes construites serviront de garantie jusqu'à leur complet achèvement.

La compagnie devra faire élection de domicile à Arras.

En cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département du Calvados.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Calvados, sauf recours au Conseil d'État.

Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait à Arras, le 16 Octobre 1873.

Par la commission départementale,

DUGRAVE, Président;

SUSS, Secrétaire;

GAUX, VAST, DUPOUR et DELHOMEL.

Le Préfet du Pas-de-Calais,

Signé C^{te} DE RAMBUTEAU.

Les Membres du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes,

Signé SCHOTSMANS et DESPRET.

les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau, des communications traversés par le chemin de fer, des passages soit au-dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiqués, sans préjudice que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour ces ouvrages.

6. Les terrains pourront être acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour une voie seulement, sans l'établissement d'un grand nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de quatre-vingt-quatre (1^{re} 44) à un mètre quatre-vingt-cinq centimètres (1^{re} 45). Dans les cas de deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^{re} 00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté du bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0^m 50) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie pour et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, en tenant compte des circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à trois cent cinquante mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives qu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes, est fixé à dix millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre des fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

- 1° D'un plan à l'échelle de un cinquième, indiquant les voies, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, sous certaines conditions particulières.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m 00) pour la route nationale.

à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la voie, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

L'espacement entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00). La hauteur des parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter que des ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) au moins.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui traversera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

La hauteur du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^m,00), et la pente verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

Dans les cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes; et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Quand le passage à niveau sera muni de barrières, il y sera, en outre, établi une garde de toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration. La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de barrières.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes, sur les routes modifiées, ne pourra excéder quatre centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et six centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette règle, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter de l'arrêt d'écoulement.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau navigables auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au-dessus des rails et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une voûte en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

À la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que la

service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave par l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'ait ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de la maçonnerie pour obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre pour les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs ou par une toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages corporels résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics; elle peut acquiescer à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des ceintures fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution des travaux, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux de fortification.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'exploitation du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'exploitation du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou des excavations qui pourraient compromettre la solidité s'il n'est été remblayées et consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qui viendront d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par la compagnie aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions administratives et judiciaires concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; mais, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou pour une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct; il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces parties par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-dessus déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'à la réception générale et définitive du chemin de fer.

Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les plans cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront des dépendances du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; la même opération sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Le chemin de fer, une fois achevé, sera constamment entretenu en bon état; il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet fera exécuter.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gares en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie publique de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par des routes ou chemins.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

1^{re} Les voitures de première classe, seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2^{re} Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3^{re} Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers des banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que le Conseil aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu des règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront applicables non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les sociétés qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum, le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer, ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III:

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession du chemin de fer mentionné à l'article 1^{er} du présent cahier des charges aura une durée égale au temps restant à courir de la concession du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en possession de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin de fer, tels que des barrières et clôtures, les voies, changements de voies, passages à niveau, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer

rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se met pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière à l'Etat.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements destinés à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la compagnie des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 26 ci-dessus.

38. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, la concession sera déclinée de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de cinquante-huit mille francs (58,000) qui aura été déposée, qu'il sera dit à l'article 63, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

Si, dans le délai fixé par l'article 2, la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera procédé, à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'Etat aura mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative n'est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déclinée de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas commencé l'exploitation, ou si elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

Pierres de taille et produits de carrières. — Minéraux
 — Pierres minérales de sel. — Poudres brutes. — Sel. — Moellons.
 — Angles. — Briques. — Ardoises.
 — Bouilles. — Pour le parcours de 0 à 100 kilomètres,
 sans que la taxe puisse être supérieure
 à 5 francs.
 — Cendres. — Pour le parcours de 101 à 300 kilo-
 mètres, sans que la taxe puisse être su-
 périeure à 12 francs.
 — Engrais. — Pour le parcours de plus de 300 kilo-
 mètres.
 — Chaux et à
 — Pavés et ma-
 chaux pour la cons-
 truction et la répar-
 ation des routes. — Mi-
 nerais de fer. — Caill-
 oux et sables.

VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Voiture ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes
 Voiture ou chariot pouvant porter plus de six tonnes
 Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de
 convoi)
 Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de
 convoi)
 Voiture de sept à dix tonnes
 Voiture de plus de dix tonnes

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant
 pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs,
 soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal
 à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender mar-
 chant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être
 inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Pour les voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette
 à l'intérieur

Pour les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans
 l'intérieur, omnibus, diligences, etc.

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront
 lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront
 doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix,
 voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voi-
 tures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voya-
 geurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième
 classe.

Pour les voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide
 Les voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix
 ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre

N° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

La voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cer-
 cueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture
 à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes
 Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera
 transporté, dans un compartiment isolé, au prix de
 Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer pour
 être transporté par train express dans une voiture spéciale sera
 soumis au tarif de

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 06	0 04	0 10
0 05	0 03	0 08
0 08	0 02	0 06
0 06	0 015	0 04
0 09	0 06	0 15
0 12	0 08	0 20
1 80	1 20	3 00
2 25	1 50	3 75
0 90	0 60	1 50
1 35	0 90	2 25
0 45	0 10	0 25
0 18	0 14	0 32
0 12	0 06	0 20
0 08	0 06	0 14
0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30
0 60	0 40	1 00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent
 pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie

qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix grammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt grammes; etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq, qu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fractions indéfinies de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'actuel tarif de chemins de fer de Paris à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra régler de la manière que le tarif du transport des blés, grains, pailles, foin, etc., et légumes secs, ne puisse s'élever au-dessus de sept centimes par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des places de compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie, mais le nombre de places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront la plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui pourra les modifier.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

- 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;
- 2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;
- 3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;
- 4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, en plaques

parfums, articles de toilette, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs; en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

En outre, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même destination, et de paquets ou colis excédants de bagages qui pèsent ensemble plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et leurs intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cas où, en raison de spéciaux, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5^e ci-dessus, les frais de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Dans la saison où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, les limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 1^{er} novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur, sous peine particulière qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou exemptions qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer, constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans jour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés au livrer de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1^{re} Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'administration trois heures avant le départ de ce train.

2^e Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

3^e Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse

seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse, correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, et toutes dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et de l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux de gistement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un tiers désigné dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au point de destination de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi; non plus que pour les gares qui desserviront, soit une population inférieure de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme qu'elle puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le ministre pour le transport des bagages.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance

min de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de

est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes
ellance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.
des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordi-
tation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux
spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent,
lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes,
voiture restant à la disposition de la compagnie.

des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité
timents à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer
ale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera égale-

compagnie vaudra changer les heures de départ de ses convois or-
ra tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à

cial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement
aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le
pêches sur toute l'étendue de la ligne.

u parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de
et les stationnements de ce convoi sont réglés par le ministre des
t le ministre des finances, la compagnie entendue.

nement de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au re-
neurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit
tribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excé-
ze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et
es pour chaque voiture en sus de la première.

ie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures
pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.
ie ne pourra être tenue d'établir de convois spéciaux ou de changer
part, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que
l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration
tion d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expé-
faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police;
ieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'adminis-
pagnie.

ation des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra
affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches.
forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le
vaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécu-
lisation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne
uit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des
tenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis
à la charge de la compagnie.

gnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus in-
sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-
itures spéciales en réparation.

e moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administra-
pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt
inistration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des
ison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse,
la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service,
érieure.

gnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de
t agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel
ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des
accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième
remière classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième

gnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne,

ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents pour l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations de l'exécution de leur service, non se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

18° La compagnie sera tenue à toute réquisition, de faire partir par ses malles-poste les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prisonniers ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service, dans lequel il s'agit de transporter des prisonniers, des condamnés, des militaires, des fonctionnaires, des agents de l'administration, des employés de la compagnie, des employés de l'administration, des gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe en vigueur aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le ministre des finances, pour les voyageurs.

Les employés de l'administration, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe en vigueur aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le ministre des finances, pour les voyageurs.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, utiliser les voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe, à l'usage des prisonniers. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes par jour, par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes détenus, recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire le long des lignes des constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'un service télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques il sera réservé aux gares des villes et des localités qui seront désignées, des emplacements nécessaires à l'établissement des maisonsnettes destinées à recevoir les télégraphistes et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphistes les secours de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie seront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera immédiatement mise à la disposition de l'inspecteur télégraphique, de la gare la plus voisine du lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des délais tels qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient né-
cessaires, ces déplacements auront lieu
compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.
La compagnie pourra être autorisée, et, au besoin, requise par le ministre des
affaires intérieures, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses
dépenses des appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux néces-
saires et la régularité de son exploitation.

La compagnie, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servira des poteaux de
l'Etat, lorsque une semblable ligne existera le long de la voie.
La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration
publique relatifs à l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'orga-
nisme de la compagnie, du contrôle de ce service, par les agents de l'Etat.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction
de chemins de fer ou de canaux, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux
dont la ligne objet de la présente concession; la compagnie ne pourra
s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour
éviter tout obstacle à la construction ou au service du chemin de fer,
ou à la navigation.

La compagnie ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de
fer ou de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la
présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra
être accordée à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles
concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet de la pré-
sente concession, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni récla-
mer de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il
n'y ait aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la com-
pagnie.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement
n'auront pas la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'obser-
vation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler
des wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession,
sauf à payer à la compagnie la somme de 10 francs par wagon et par jour, pour
la faculté de faire circuler les wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente
concession, laquelle faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements
ou prolongements.

Les diverses compagnies ne pourraient s'entendre, entre elles, sur
l'usage de la faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élè-
veraient à cet égard.

La compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la
ligne objet de la présente concession n'aura pas la faculté de circuler
sur la ligne objet de la présente concession, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette
ligne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements,
la compagnie d'embranchement ou de prolongement sera tenue de s'arranger avec elle, de manière que le service
soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Les compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas la propriété
de la compagnie, devront en faire le rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.
Les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'in-
demnité à payer pour l'usage et la détérioration du matériel, le Gouvernement
pourrait d'office et prescrire toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement
pris, à l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement
dont elle aura obtenu la concession, à accorder aux compagnies de ces chemins
de fer, une indemnité de péage ainsi calculée :

Pour le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix
centimes par tonne et par kilomètre; pour plus de cent kilomètres, dix
centimes par tonne et par kilomètre, plus cinq centimes par tonne et par kilomètre
au-delà de cent kilomètres.

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze cent (15 p. o/o);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, pour cent (20 p. o/o);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, cinq pour cent (25 p. o/o).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de par l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause sera statué par le Gouvernement.

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires des mines d'usine, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucun inconvénient pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui lui paraîtront utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de deux kilomètres. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et la suppression de la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour l'exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^e 12^e) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^e 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revu par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les autres, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces bâtiments pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, seront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de gestion de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront également des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Pour pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de cent vingt francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

La compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme matière de contributions publiques.

Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de cinquante-huit mille francs (58,000) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 10 mai 1825, modifiée par le décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou en effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

La compagnie devra faire élection de domicile à Nîmes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle faite sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Gard.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges

seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département Gard, sauf recours au Conseil d'État.

71. Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges restent à la charge des concessionnaires.

Arrêté à Versailles, le 27 mars 1874.

Le Ministre des Travaux publics,

Signé B. DE LANCY.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 27 mars 1874, enregistré sous le n° 245.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BODREUILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3471. — DÉCRET relatif aux conditions que les habitants Indigènes musulmans ou étrangers de l'Algérie doivent remplir pour être admis à l'élection municipale.

Du 10 Septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 20 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'article 10 du décret du 27 décembre 1866⁽¹⁾, déterminant les conditions de l'électorat municipal en Algérie à l'égard des indigènes musulmans et des étrangers;

Vu le paragraphe 4 de l'article 5 de la loi du 7 juillet 1874, sur l'électorat municipal dans la métropole;

Vu le décret du 1^{er} août dernier⁽²⁾, rendant exécutoire en Algérie l'égard des citoyens français, la loi susvisée;

Considérant qu'il y a lieu d'étendre l'application du paragraphe 4 de l'article 5 de cette loi aux indigènes musulmans et aux étrangers qui habitent l'Algérie;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les habitants indigènes musulmans ou étrangers de l'Algérie devront, pour être admis à l'électorat municipal, remplir, outre les conditions exigées par l'article 10 du décret du 27 décembre 1866, celle d'une résidence de deux années consécutives dans la commune.

Ils n'y seront inscrits sur la liste électorale qu'après en avoir fait la demande et avoir déclaré le lieu et la date de leur naissance.

Tout électeur inscrit sur la liste électorale pourra réclamer la radiation ou la radiation, sur cette liste, d'un indigène musulman ou d'un étranger qui y serait omis ou indûment inscrit.

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1457, n° 14,837.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 229, n° 3356.

Le ministre du gouvernement général civil de l'Algérie réglera les
détails d'application du présent décret.

3. Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de
l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution
du présent décret.

Fait à Paris, le 10 septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Ministre de l'intérieur, DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

472. — DÉCRET qui fixe l'époque des élections pour le renouvellement
partiel des Conseils généraux et des Conseils d'arrondissement dans les départe-
ments autres que celui de la Seine.

Du 11 septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 15 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur la proposition du ministre de l'intérieur;

vu le titre III de la loi du 22 juin 1833, les articles 14 et 17 du décret du
11 juillet 1848, l'article 4 de la loi du 7 juillet 1852, la loi du 10 août 1871
et la loi du 30 juillet 1874,

Art. 1^{er}. Les élections pour le renouvellement de la première
sortante des conseils généraux et des conseils d'arrondissement
ont lieu, dans les départements autres que celui de la Seine, le
dimanche 4 octobre prochain.

Les électeurs des cantons dans lesquels il y aurait lieu de procé-
der au remplacement de conseillers généraux ou de conseillers
d'arrondissement qui n'appartiennent pas à la série sortante sont
appelés pour le même jour.

L'élection sera faite sur la liste dressée dans chaque commune
conformément à la loi du 7 juillet 1874.

Conformément aux lois des 10 août 1871 et 30 juillet 1874, le
scrutin ne durera qu'un seul jour.

Le scrutin sera ouvert à sept heures du matin et clos à six heures du soir.

Le dépouillement suivra immédiatement la clôture du scrutin.

Aussitôt après le dépouillement, les procès-verbaux de chaque
commune seront portés au chef-lieu de canton par deux membres
du bureau. Le recensement général des votes sera fait par le bureau
au chef-lieu et le résultat proclamé par son président.

son nom patronymique celui de *Compristo*, et à s'appeler, à l'avenir, *Compristo* au lieu de *Médaille*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 4 Août 1874.*)

N° 3476. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Warnesson (Charles-Auguste)*, lieutenant-colonel d'artillerie, né le 20 avril 1822, à Sedan (Ardennes), en garnison à Bourges (Cher), autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de Grandchamp*, et à s'appeler, à l'avenir, *Warnesson de Grandchamp*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Paris, 9 Septembre 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 3^e Octobre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Impression nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 228.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

477. — **DÉCRET** qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec Embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie.

Du 11 Avril 1874.

(Promulgué au *Journal officiel* du 14 avril 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement, dans le département de la Vendée, d'un chemin de fer d'intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yon, et embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 6 avril 1872;

Vu les délibérations, en date des 28 août 1872 et 3 janvier 1874, par lesquelles le conseil général de la Vendée a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession à la compagnie des chemins de fer nantais, représentée par le sieur François Briau;

Vu la convention passée, le 24 décembre 1872, entre le préfet du département et le sieur François Briau, pour la construction et l'exploitation de cette ligne, et le cahier des charges y annexé;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 10 janvier 1873, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, et l'adhésion donnée, le 29 du même mois, sous certaines conditions, à l'exécution du chemin, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853 ⁽¹⁾, par le directeur des fortifications à Nantes;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 4 août et 20 octobre 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 26 février 1874;

Vu la lettre du ministre des finances, du 6 mars 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871;

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 97, n° 816.

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie.

2. Le département de la Vendée est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 24 décembre 1874 avec le sieur *François Briau*, ainsi que du cahier des charges annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Vendée, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de cinq cent soixante-dix-sept mille cinq cents francs (577,500^f).

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à deux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'à la vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

5. Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 11 Avril 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

CONVENTION.

En mil huit cent soixante-donze, le vingt-quatre décembre, le préfet du département de la Vendée, agissant au nom du département et en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil général dans sa séance du 10 août 1872, sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation donnée par décret,

D'une part,

la compagnie des chemins de fer nantais, société anonyme régulièrement constituée, suivant acte passé devant M^r Martineau, notaire à Nantes, le 16 mai 1870, revêtue par M. François Briau, propriétaire, demeurant à Varades (Loire-Inférieure), spécialement autorisé à l'effet des présentes par délibération de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires de ladite compagnie, en date du 25 novembre 1872, dont un extrait est demeuré ci-annexé,

D'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

1^{re}. Le préfet du département de la Vendée concède au susnommé, qui l'accepte, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie.

De son côté, le susnommé s'engage, à construire et à exploiter le chemin qui est l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'entretien dudit chemin, aux clauses et conditions générales du cahier des charges ci-dessus mentionné, de manière qu'il puisse être ouvert à l'exploitation le 1^{er} juillet 1878 au plus tard.

Le préfet de la Vendée s'engage, au nom de ce département, à payer à la compagnie concessionnaire, à titre de subvention pour l'exécution dudit chemin de fer, une somme de deux millions, trois cent dix mille francs (2,310,000^f), qui sera versée de la manière suivante :

Par l'État, la somme de sept cent soixante-dix mille francs, suivant les échéances qui seront déterminées par le Gouvernement, ci.....	770,000
Par le département, la somme de un million cinq cent quarante mille francs, payables comme suit :	
première moitié par termes semestriels égaux, à partir du commencement des travaux, de façon qu'elle soit versée intégralement le 1 ^{er} juillet 1878;	
seconde moitié en six termes annuels égaux; commençant le 1 ^{er} juillet 1879 et finissant le 1 ^{er} juillet 1884, ci.....	1,540,000

SOMME ÉGALE.....	2,310,000
------------------	-----------

La subvention du département ne sera cependant payée au concessionnaire qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur des états de situation dressés tous les six mois par la compagnie concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale.

Dans le cas où l'État n'accorderait pas au département la subvention de sept cent soixante-dix mille francs (770,000^f) dont il est parlé à l'article 3 ci-dessus, et si celui où la somme de trois cent quatre-vingt-cinq mille francs (385,000^f) ne serait pas souscrite par les communes et les particuliers, la présente convention pourra être résiliée par le concessionnaire.

Le concessionnaire ne pourra, sans y être dûment autorisé, passer aucun traité de concession ou d'exploitation avec une compagnie quelconque, ni contracter avec une ou plusieurs compagnies aucuns arrangements basés sur des tarifs communs. Dans le premier cas, il sera statué par un décret rendu en Conseil d'État, dans les formes que le décret à intervenir pour l'approbation de la présente convention, après que les traités auront été approuvés tant par le conseil général du département que par l'administration supérieure.

Dans le deuxième cas, l'approbation des tarifs communs sera donnée, s'il y a lieu, d'un côté, par le préfet, en ce qui concerne la compagnie concessionnaire, et, d'autre côté, par le ministre des travaux publics, pour ce qui regardera les compagnies de chemins de fer d'intérêt général qui participeront aux tarifs combinés.

Fait double à la Roche-sur-Yon, les jour, mois et an que devant.

Vu et approuvé :

Signé F. BRIAU.

Le Préfet,

Signé GAUJA.

Enregistré à la Roche-sur-Yon, le 26 décembre 1872, folio 127 verso, cases 5 et 6.
Reçu un franc cinquante centimes et trente centimes pour double décime. Si Maigre.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Machecoul à la Roche-sur-Yon partira de la limite du département de la Loire-Inférieure, en un point où il se soudera avec le chemin venant de Nantes, et passera par ou près de Bois-de-Cené, la Garnache, Challé, Soullans, Commequiers, Saint-Maixent-sur-Vie, Aizenay, la Genetouze, Mouillères, Captif, et viendra se terminer à la Roche-sur-Yon, dans la gare commune aux compagnies d'Orléans, des Charentes et de la Vendée.

D'un point de la ligne principale à déterminer entre Saint-Maixent et Coëx, se détachera un embranchement se dirigeant sur Saint-Gilles, passant par ou près Saint Révérend et l'Aiguillon.

2. Les travaux devront être commencés au plus tard le 1^{er} juillet 1875; ils seront terminés dans un délai de trois ans, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration du 1^{er} juillet 1878.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Ces projets comprendront notamment :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

Un profil en long et les profils en travers types;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés, le contre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets sont justifiées.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements, devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État ou du département.

5. Les terrains seront acquis et les travaux exécutés pour une seule voie, sauf les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plusieurs voies.

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00) au minimum.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté en

bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres (0^m,75) au moins.

Dans les parties en remblai, on ménagera au pied de chaque talus du ballast une enquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur. Cette disposition est obligatoire en déblai comme en remblai.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cents mètres (300^m,00).

Une partie droite de cent mètres (100^m,00) au moins de longueur sera ménagée entre deux courbes consécutives, lors qu'elles seront dirigées en sens contraire. Une partie horizontale de cent mètres (100^m,00) au moins sera interposée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (0,015).

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les poutres seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer des Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensibles sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de quarante-cinq degrés (45°).

Les passages à niveau seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris munis de trois côtés seulement et munis de banquettes.

Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts sans aucun aménagement particulier, aux points où elle lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les bords du chemin où elle le jugera utile.

Quand il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois millimètres (0^m,03) pour les routes nationales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux et les routes départementales.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

13. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'arrêt.

14. Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau navigables auront au moins quatre mètres (4^m,00) de largeur entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera de quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

15. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie et en fer.

16. Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes (35^k) par mètre courant sur la voie de circulation, que ces rails soient posés sur traverses ou longrines.

17. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et des dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrain pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages et conséquences résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

18. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

19. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages causés par cette traversée aux concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

19 bis. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qui conviendront d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire.

20. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions administratives et judiciaires concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

21. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie d'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

22. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-dessus déterminées.

ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception définitive du chemin de fer.

L'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, sera fait à frais communs avec le département un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Il sera également à frais communs avec le département, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été construits pendant l'édification du chemin de fer, et l'état de l'édifice au moment où il se trouvera dans l'édit état accompagné d'un atlas contenant un dessin coté de tous les ouvrages.

Une copie dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée à frais communs avec le département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les acquisitions par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue des besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront parties du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; additionnellement faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à l'achèvement.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Le chemin de fer et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

L'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, mais pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions prescrites dans l'article 33.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des garibrés suffisants pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à viaducs, ponts ou chemins et où des barrières seront jugées indispensables.

La compagnie sera autorisée à employer soit des machines locomotives-tender, soit des machines locomotives avec tenders séparés, construites d'ailleurs sur des modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites pour l'exploitation par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes, de deux classes au moins, dont une mixte comprenant un compartiment

de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

Chaque wagon de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction. La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à toutes les vérifications et à toutes les épreuves prescrites par les règlements sur la matière.

Les arrêtés pris par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la position du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux de service et de l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le

maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet et le nombre des trains qui devront être établis pour le service journalier de la ligne.

28. Pour ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et des dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

29. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du cahier des charges.

30. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

31. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits annuels nets obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'article 30 ci-dessus.

32. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

L'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuée de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet en conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État; la compagnie sera déchuée de tous droits, et il sera procédé à une adjudication comme il est dit à l'article précédent.

Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

CONVENTIONS TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

En sus des subventions accordées par l'État et par le département à la compagnie concessionnaire par le traité en date de ce jour, et pour l'indemniser des frais et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres (1 ^{re} classe).....	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres, avec banquettes rembourrées, avec ou sans impériales (2 ^e classe).....	0 067	0 033	0 10
Famille.....	Voitures couvertes, fermées à vitres, avec banquettes à dossier (3 ^e classe).....	0 055	0 025	0 08
	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.	0 042	0 018	0 06
Marchandises transportées.....	De trois à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payeront place entière.			
	Transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
	(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)			

Petite vitesse.

es, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
es et porcs.....	0 025	0 015	0 04
ons, agneaux, brebis et chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Farines, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
---	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

	PAIX		
	de péage.	de trans- port.	total.
1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogués. — Epicerics. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
2 ^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux. — Plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
3 ^e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autre que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulrières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
4 ^e classe. — Houille. — Marnes. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 045	0 035	0 08

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 00	1 50	4 50
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 00	1 00	3 00

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues.....	0 20	0 10	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 10	0 08	0 18

4° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30

Les prix ci-dessus déterminés pour les transports à grande vitesse ne comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie tant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre parcouru sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout le poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établis :

1. De zéro à cinq kilogrammes;

2. Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes;

3. Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit à grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

4. La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs de trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

5. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, ou de circonstances de force majeure, tout train régulier de voyageurs devra contenir des places de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration approuvera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

6. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

7. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif sont rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 40 et 41 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

8. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Malgré la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au plus, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande.

Dans ce cas, les prix des transports seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

9. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1. Aux denrées ou objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2. Aux matières inflammables et explosibles, aux animaux et objets dangereux, sur lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° En général, à tous les paquets, colis ou excédants de bagages pesant plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous les paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les objets par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés arbitrairement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

42. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours ou soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'après l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigènes.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

43. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera dans les mains de la compagnie et l'autre entre les mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids des objets, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

44. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de première classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés au bureau d'enregistrement trois heures avant le départ du train.

seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans un délai de deux heures après l'arrivée du train.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction possible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition du destinataire, à la gare, dans le jour qui suit celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été.

Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Quand la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Sur certaines gares, la compagnie pourra ne pas être obligée à faire les chargements et déchargements; cette autorisation sera donnée par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire qu'elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'occlusion plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

En tous cas, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

À moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent décret des charges.

Le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, les moyens de transport.

Les agents voyers, dans la limite de leur circonscription, payeront demi-place.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la sur-

veillance du chemin de fer, le préfet, le sous-préfet, le secrétaire général seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même facilité est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

50. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes. Le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne et des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier de charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0'20') par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

52. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une télégraphie, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils

accidents des lignes télégraphiques, de donner aux employés connaissance de tous accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne se entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une somme de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques nécessaires à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la

compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

1. Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de chemins nationaux, départementaux ou vicinaux, de chemins de fer ou de canaux traversant la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

2. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra empêcher ou ouvrir à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

3. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent titre, sous des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

4. Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni même, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

5. Les compagnies de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements d'administration publique et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour laquelle cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

6. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

7. Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration préfectorale statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

8. Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant à la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de la dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

9. Les concessionnaires qui se serviront d'un matériel qui ne sera pas sa pro-

priété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration du matériel.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des gares établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité des indemnités à payer dans les cas prévus par les deux paragraphes précités ou sur les moyens d'assurer soit la continuation du service sur toute la ligne, soit la commodité d'usage des gares de jonction, le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

56. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement. A défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteraient lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver dans son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et la suppression de la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^e 12^e) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^e 04)

er tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum pourra être réduit ou augmenté par le préfet, sur la demande de la compagnie, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

57. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme sur les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à charge de la compagnie.

58. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

59. Le chemin de fer concédé restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale.

Les frais de contrôle, de surveillance et de réception de travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de cinquante francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

60. La compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à la Roche-sur-Yon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Vendée.

61. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Vendée, sauf recours au Conseil d'État.

62. Les frais d'enregistrement seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Arrêté à la Roche-sur-Yon, le 24 décembre 1872.

Vu et approuvé :

Signé F. BRIAU.

Le Préfet,

Signé GAUJA.

Enregistré à la Roche-sur-Yon, le 26 décembre 1872, folio 127 verso, case 3. Reçu franc cinquante centimes et trente centimes pour double decime. Signé Maigre.

Extrait du procès-verbal de la délibération de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 24 septembre 1872.

L'an mil huit cent soixante-douze, le vingt-quatre septembre, à midi.

Les actionnaires de la compagnie des chemins de fer nantais, convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, conformément aux articles 3 et 38 des statuts de la compagnie, se sont réunis ce jour et heure au siège de la société, boulevard Delorme, n° 28.

Tous les actionnaires étaient présents ou représentés, ainsi que le constate la feuille de présence signée par chaque actionnaire présent en entant en séance, certifiée par le bureau et annexée à la minute du présent procès-verbal.

MM. les actionnaires se trouvant en nombre suffisant pour constituer, aux termes des statuts, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, M. de Saint-Paul, président du conseil d'administration, a pris place au fauteuil de la présidence; MM. Henri Daviau et Isaac-Léopold Séo, les deux plus forts actionnaires après M. Briau, ont été appelés aux fonctions de scrutateurs, au refus de ce dernier, et le bureau ainsi composé ayant désigné M. Charles Delaunay pour remplir les fonctions de secrétaire, la séance a été ouverte.

RÉSOLUTIONS.

§ 1^{er}.

Comme assemblée générale ordinaire,

I.

L'assemblée approuve, etc..

§ 2.

Comme assemblée générale extraordinaire,

I,

L'assemblée approuve, etc.

IV.

L'assemblée, ratifiant la demande faite par M. Briau, au nom de la compagnie des chemins de fer nantais, du prolongement du chemin de Nantes à Machecoul, autorise M. Briau à signer avec le préfet de la Vendée la convention et le cahier de charges relatifs à la concession de la ligne de Machecoul à la Roche-sur-Yon, et donne au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour poursuivre la déclaration d'utilité publique de cette nouvelle ligne.

Fait, clos et arrêté à Nantes, les jour, mois et an que dessus.

La minute est signée G. DE SAINT-PAUL, CH. DE FLEHRIOT, H. DAVIAU, L. SÉO et CH. DELAUNAY.

Pour extrait certifié conforme :

*Le Président du conseil d'administration
de la compagnie des chemins de fer nantais,*

Signé G. DE SAINT-PAUL.

Vu pour être annexé à la convention en date du 24 décembre 1872.

Le Préfet,

Signé F. BRIAU.

Signé GAUTH.

Enregistré à la Roche-sur-Yon, le 26 décembre 1872, folio 127 verso, case 4. Reçu un franc cinquante centimes et trente centimes pour double décime. Signé Maigre.

Modifications à la convention et au cahier des charges du 24 décembre 1872.

l'An mil huit cent soixante-quatorze, le vingt-six janvier,

Les soussignés :

M. le préfet du département de la Vendée, agissant au nom du département en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil général dans ses séances des 27 août 1873 et 3 janvier 1874, sous réserve de la déclaration d'utilité publique et de l'autorisation d'exécution par décret du Président de la République,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer nantais, société anonyme régulièrement constituée, suivant acte passé devant M^r Martineau, notaire à Nantes, le 16 mai 1870; ladite société, dont le siège est établi à Nantes, boulevard Delorme, n° 28, représentée par M. François Bruau, son directeur, propriétaire, demeurant à Varades (Loire-Inférieure),

D'autre part;

Vu la décision du conseil général du département de la Vendée, en date du 3 août 1872, concédant à la compagnie des chemins de fer nantais le chemin de fer de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie;

Vu la convention passée en vertu de cette décision, le 24 décembre 1872;
Vu le cahier des charges annexé à ladite convention, portant la même date;
Vu la dépêche ministérielle du 18 août 1873;
Vu la décision du conseil général de la Vendée, en date du 27 août 1873;
Vu la dépêche ministérielle du 13 novembre 1873;
Vu la décision du conseil général de la Vendée, en date du 3 janvier 1874.

Ont fait et apporté les modifications suivantes aux convention et cahier des charges du 24 décembre 1872 :

TITRE I^{er}.

MODIFICATION À LA CONVENTION.

ARTICLE UNIQUE. L'article 5 de la convention du 24 décembre 1872 est modifié de la manière suivante :

« Le concessionnaire ne pourra, sans y être dûment autorisé, passer aucun traité de rétrocession ou d'exploitation avec une compagnie quelconque, ni contracter avec une ou plusieurs compagnies aucuns arrangements basés sur des tarifs communs.

« Dans le premier cas, il sera statué par un décret rendu en Conseil d'État, dans les mêmes formes que le décret à intervenir pour l'approbation de la présente convention, après que les traités auront été approuvés tant par le conseil général du département que par l'administration supérieure.

« Dans le deuxième cas, l'approbation des tarifs communs sera donnée, s'il y a lieu, d'un côté, par le préfet, en ce qui concerne la compagnie concessionnaire, et, d'un autre côté, par le ministre des travaux publics, pour ce qui regardera les compagnies de chemins de fer d'intérêt général qui participeront aux tarifs combinés. »

TITRE II.

MODIFICATION AU CAHIER DES CHARGES.

ARTICLE UNIQUE. L'article 1^{er} du cahier des charges du 24 décembre 1872 est modifié comme suit :

« Le chemin de fer de Machecoul à la Roche-sur-Yon partira de la limite du département de la Loire-Inférieure, en un point où il se soudera avec la ligne venant de Nantes, et passera par ou près de Bois-de-Cené, la Garnache, Challans, Soullans, Commequiers, Saint-Maixent-sur-Vie, Aizenay, la Genetouze, Mouilleron-le-Captif,

et viendra se terminer à la Roche-sur-Yon, dans la gare commune aux compagnies d'Orléans, des Charentes et de la Vendée.

« D'un point de la ligne principale à déterminer entre Saint-Maixent et Coëx, se détachera un embranchement se dirigeant sur Saint-Gilles-sur-Vie et passant ou près de Saint-Révérend, de l'Aiguillon. »

Fait double à la Roche-sur-Yon, les jour, mois et an que dessus.

Signé F. BRIAU.

Le Préfet,
Signé DUPRÉNIEX.

Enregistré à la Roche-sur-Yon, le 26 janvier 1874, folio 151 recto, case 6. Reçu trois francs et soixante-quinze centimes pour décimes. Signé *Maigre*.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 11 avril 1874, enregistré sous le n° 297.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,
Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3478. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies un crédit supplémentaire pour des créances constatées sur des exercices clos.*

Du 18 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

Vu l'état des créances liquidées à la charge du département de la marine et des colonies, additionnellement aux restes à payer constatés par les comptes définitifs pour les exercices 1870 et 1871;

Vu le sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu l'article 9 de la loi du 23 mai 1834;

Vu le décret du 10 novembre 1856 ⁽¹⁾;

Vu l'article 126 du décret du 31 mai 1862, portant règlement général sur la comptabilité publique;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 16 mai 1874;

Considérant qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 23 mai 1834 et de l'article 126 du décret du 31 mai 1862 ⁽²⁾, les créances comprises dans l'état ci-dessus visé peuvent être acquittées, attendu qu'elles se rapportent à des services prévus par les budgets des exercices précités et que leur montant n'excède pas les restants de crédits à annuler en clôture d'exercice;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la marine et des colonies, en augmentation des restes à payer constatés par les comptes définitifs des exercices 1870 et 1871, un crédit supplémentaire de cinq cen

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 440, n° 4110.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1045, n° 10,517.

quatre-vingt-quinze mille six cent cinquante-trois francs onze centimes (595,653' 11'), montant des créances désignées au tableau ci-annexé, qui ont été liquidées à la charge de ces exercices et pour lesquelles des états nominatifs seront adressés en double expédition au ministre des finances, conformément à l'article 129 du décret précité du 31 mai 1862, savoir :

Exercice 1870. (Budget ordinaire.).....	215,196' 93°
Exercice 1871. (Budget ordinaire.)...	380,456 18
ENSEMBLE.....	595,653 11

2. Le ministre de la marine et des colonies est autorisé à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses des exercices clos au budget de l'exercice courant, en exécution de l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

3. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources affectées au service ordinaire des exercices courants.

4. Le ministre de la marine et des colonies et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 18 Juin 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

Tableau des nouvelles créances constatées en augmentation des restes à payer arrêtés par les comptes définitifs de 1870 et 1871, et qui sont à ordonnancer sur les budgets des exercices courants.

NOMBRES des chapitres.	CHAPITRES.	MONTANT DES CRÉDITS	
		par chapitre.	par exercice.
	EXERCICE 1870.		
	BUDGET ORDINAIRE.		
IV.	États-majors et équipages à terre et à la mer.....	83,521' 59°	
V.	Troupes.....	72,638 43	
IX.	Vivres.....	13,387 52	
XI.	Approvisionnements généraux de la flotte.....	11,857 38	
XIII.	Travaux hydrauliques et bâtiments civils.....	2,753 92	
XVIII.	Frais de passage, de rapatriement, de pilotage, de voyage, etc.....	9,208 36	
XXII.	Matériel civil et militaire aux colonies.....	18,873 02	
XXIII.	Service pénitentiaire.....	2,956 71	
			215,196' 93°

NUMÉROS des chapitres.	CHAPITRES.	MONTANT DES CRÉDITS	
		par chapitre.	par exercice.
	EXERCICE 1871.		
	BUDGET ORDINAIRE.		
I ^{er} .	Administration centrale. (Personnel.).....	293 ⁸ 81 ^e	
IV.	Etats-majors et équipages à terre et à la mer.....	129,790 78	
V.	Troupes.....	217,580 29	
IX.	Vivres.....	4,319 16	
XI.	Approvisionnements généraux de la flotte.....	1,668 76	
XVII.	Frais de passage, de rapatriement, de pilotage, de voyage, etc.....	682 99	
XX.	Personnel civil et militaire aux colonies.....	3,765 64	
XXI.	Matériel civil et militaire aux colonies.....	22,265 59	
XXII.	Service pénitentiaire.....	3,089 16	
			380,456 ¹ 18 ^e
	TOTAL.....		595,653 11

Arrêté le présent tableau à la somme de cinq cent quatre-vingt-quinze mille cent cinquante-trois francs onze centimes.

Paris, le 8 Mai 1874.

*Le Conseiller d'Etat,
Directeur de la comptabilité générale,
Signé JULES DELABRE.*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3479. — DÉCRET qui supprime le Bureau de garantie établi à Épinal pour l'essai et la marque des Ouvrages d'or et d'argent.

Du 8 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu l'article 35 de la loi du 19 brumaire an VI, concernant le nombre, le placement et la circonscription des bureaux de garantie pour l'essai et la marque des ouvrages d'or et d'argent;

Vu les propositions de l'administration des contributions indirectes;

Vu les observations présentées par l'administration des monnaies et médailles et par le préfet des Vosges;

Vu l'avis du ministre de l'agriculture et du commerce,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le bureau de garantie pour l'essai et la marque des ouvrages d'or et d'argent établi à Épinal (Vosges) est supprimé.

2. La circonscription de ce bureau est rattachée à celle du bureau de garantie de Nancy (Meurthe-et-Moselle).

3. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Journal officiel et au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 8 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3480. — *DÉCRET portant Règlement d'administration publique sur le service des Aliénés du département de la Seine.*

Du 16 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 30 juin 1838, l'ordonnance du 18 décembre 1839⁽¹⁾ et le décret du 6 juin 1863⁽²⁾, sur le service des aliénés;

Vu l'arrêté ministériel du 20 mars 1857, réglant le service intérieur des asiles publics, et le décret du 31 mai 1862⁽³⁾, sur la comptabilité publique;

Vu la loi du 9 mai 1863, portant création de ressources affectées à la construction d'asiles d'aliénés pour le département de la Seine, les décrets du 30 juillet et 3 octobre de la même année, qui ont déclaré d'utilité publique la fondation d'un asile clinique à Paris et la construction de deux asiles ruraux sur les domaines de Ville-Évrard et de Vaucluse, département de Seine-et-Oise;

Vu la loi du 18 juillet 1866;

Vu les rapports du préfet de la Seine et du préfet de police;

Les observations de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, et celles de la cour des comptes;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les asiles publics d'aliénés de Vaucluse et de Ville-Évrard, fondés par le département de la Seine dans les arrondissements de Corbeil et de Pontoise (Seine-et-Oise), sont et demeureront placés sous la juridiction et sous la surveillance du préfet de police, sous le même titre que les autres établissements spéciaux, publics ou privés, situés dans ledit département de la Seine.

2. Le préfet de police remplira, à l'égard de ces établissements et des individus qui y seront placés, toutes les obligations prescrites par la loi du 30 juin 1838, et notamment aux articles 4, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 29, 30 et 41.

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 721, n° 8578.

⁽²⁾ 11^e série, Bull. 1045, n° 10,527.

⁽³⁾ 11^e série, Bull. 1128, n° 11,403.

3. Au point de vue administratif et financier, les asiles de la Vaucluse et de Ville-Evrard relèvent du préfet de la Seine.

Conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 décembre 1839, ils sont gérés, ainsi que l'asile Sainte-Anne, à Paris, par un directeur responsable, assisté d'une commission de surveillance.

Les services financiers sont confiés à des comptables spéciaux.

4. Exceptionnellement, et à raison de la situation extra-départementale des deux établissements ruraux, une seule commission examinera, pour les trois asiles départementaux de Sainte-Anne, Ville-Evrard et Vaucluse, les attributions déterminées par la loi du 30 novembre 1838 et par l'ordonnance du 18 décembre 1839.

Cette commission sera composée de onze membres.

5. Les budgets et les comptes annuels de chaque asile seront soumis à l'approbation du conseil général.

6. Le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 16 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3481. — *DÉCRET qui prescrit les mesures à prendre pour l'Embarquement et le Débarquement des Matières dangereuses.*

Du 2 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'article 3 de la loi du 18 juin 1870, aux termes duquel un règlement d'administration publique doit déterminer les conditions de l'embarquement et du débarquement des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, et les précautions à prendre pour l'amarrage dans les ports des bâtiments qui en sont porteurs;

Vu l'article 4 de ladite loi, portant que toute contravention au règlement d'administration publique énoncé à l'article 3 et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, sera punie de la peine portée à l'article 1^{er}, c'est-à-dire d'une amende de seize francs à trois mille francs, et l'article 5 de la même loi, portant qu'en cas de récidive dans l'année, les peines prononcées par l'article 1^{er} seront portées double, et que le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, outre, un emprisonnement de trois jours à un mois;

Vu les avis des ingénieurs des ponts et chaussées et des chambres de commerce;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 15 février 1873 et 30 octobre 1873;

Le décret du 12 août 1874, rendu en exécution de l'article 2 de la loi du 18 juin 1870, déterminant la nomenclature des matières qui doivent être considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. Tout navire chargé, en totalité ou en partie, de l'une ou plusieurs des marchandises dangereuses dont la nomenclature a été émise par le décret du 12 août 1874, doit s'arrêter dans la partie du port ou des mouillages extérieurs désignée à cet effet par l'arrêté préfectoral approuvé par le ministre des travaux publics. Le capitaine fait connaître immédiatement, par une déclaration au bureau du port, la nature et la quantité des marchandises dangereuses dont le navire est chargé, ainsi que la nature des récipients qu'elles contiennent.

2. Le navire stationne ou se rend à l'emplacement qui lui est désigné par les officiers du port.

Il est amarré avec des chaînes-câbles en fer, et arbore un pavillon rouge à l'endroit le plus apparent.

Il doit rester éloigné des autres navires à la distance de cinquante mètres ou à la distance moindre fixée par les officiers du port.

Il est interdit à tout navire de stationner, sans autorisation, à une moindre distance des navires chargés de marchandises dangereuses.

3. Les navires dont le chargement en marchandises dangereuses excède quinze mille litres doivent, en outre, être entourés, aux frais des navires, par les soins des officiers du port, d'une ceinture de bandes isolateurs du système en usage dans le port.

La même mesure de précaution peut être appliquée, si les officiers du port en reconnaissent l'utilité, aux navires portant moins de quinze mille litres de matières dangereuses.

4. Le capitaine est tenu de se conformer à toutes les dispositions que les officiers du port lui prescriront dans l'intérêt de la sûreté publique.

5. Les navires qui ont reçu dans le port un chargement de marchandises dangereuses sont soumis aux dispositions des articles précédents.

6. Le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quai désignés à cet effet.

Les opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un officier du port. Elles n'ont lieu que de jour et sont poursuivies, sans désespérer, avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit.

L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement.

7. Le chargement et le déchargement par allèges ne pourront

avoir lieu qu'au moyen d'embarcations dont la construction et l'usage auront été déterminés, pour chaque port, par un arrêté préfectoral approuvé par le ministre des travaux publics.

Leur tonnage n'excédera pas la quantité de marchandises dangereuses qui peut être déchargée ou chargée dans une journée.

Les allèges en service arborent un pavillon rouge.

8. Les essences doivent être contenues dans des vases métalliques exactement fermés.

L'usage des bombonnes ou touries en verre et en grès, lors même qu'elles sont protégées par un revêtement extérieur, est interdit.

9. A l'égard des navires importateurs, la disposition de l'article précédent ne sera exécutoire qu'après le délai d'un an à partir de la promulgation du présent règlement.

Les marchandises dangereuses qui seront importées, pendant la durée de ce délai, dans des bombonnes, devront être débarquées séparément, avec les précautions particulières prescrites par les officiers du port.

Les bombonnes ne pourront, dans aucun cas, rester déposées sur les quais.

Les deux paragraphes qui précèdent seront applicables aux essences importées dans des vases non métalliques ou non hermétiquement fermés.

10. Il est interdit de faire usage de feu, de lumière ou de fumettes, ainsi que de fumer à bord des navires, sur les allèges employées aux transports et sur les quais où se font le chargement ou le déchargement, pendant la durée du chargement et du déchargement.

11. Tout navire chargé de marchandises dangereuses reçoit un gardien spécial désigné par les officiers du port, pendant toute la durée de son séjour.

Le même gardiennage permanent s'exerce sur les allèges, pendant leur emploi, et sur les quais de dépôt, pendant la manutention des marchandises.

Le gardiennage à bord des navires et sur les allèges est aux ordres des officiers du port.

12. Les entrepôts ou magasins de marchandises dangereuses établis sur des terrains dépendant du port ou y attenants seront soumis aux dispositions spéciales déterminées par des arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre des travaux publics.

13. Des arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre des travaux publics déterminent, pour chaque port : 1° les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement; 2° les conditions sous lesquelles il pourra être dérogé aux dispositions du présent règlement à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses et des marchandises qui, à raison de circonstances locales, exigeraient moins de précautions.

14. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 2 Septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3482. — *DÉCRET qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie un Crédit supplémentaire sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor, pour faire face aux dépenses de colonisation et aux frais occasionnés par le fonctionnement des commissions de séquestre.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses ordinaires de l'exercice 1874;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862 ⁽¹⁾, sur la comptabilité publique;

Vu le décret du 10 novembre 1856 ⁽²⁾ (article 2);

Vu l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu les récépissés constatant le versement au trésor, à titre de fonds de concours pour dépenses publiques, d'une somme de deux cent soixante-huit mille trente-cinq francs dix-sept centimes, provenant de soultes de chat de séquestre;

Vu l'avis du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, sur le budget ordinaire de 1874, un crédit supplémentaire de deux cent soixante-huit mille trente-cinq francs dix-sept centimes (28,035^f 17^c) pour faire face aux dépenses de colonisation et aux frais occasionnés par le fonctionnement des commissions de séquestre.

Le chapitre x dudit budget est augmenté à l'article 4 (Acquisition de terres melk pour la colonisation. — Frais de séquestre) de pareille somme de deux cent soixante-huit mille trente-cinq francs dix-sept centimes.

Art. 2. Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des fonds versés au trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 1045, n° 10,527.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 440, n° 4110.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3483. — *DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département de Saône-et-Loire, le Tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu le décret du 31 décembre 1872⁽¹⁾, qui déclare authentiques les tableaux de la population de la France;

Vu les rectifications proposées par le préfet,

DECRÈTE :

ART. 1^{er}. Le tableau rectificatif ci-après est substitué, en ce qui concerne le département de Saône-et-Loire, aux tableaux de population joints au décret du 31 décembre 1872.

RECTIFICATIONS AU TABLEAU N° 3.

Population des communes de 2,000 âmes et au-dessus et des chefs-lieux de cantons.

ARRONDISSEMENT.	COMMUNE.	POPULATION totale.	POPULATION comptée à part.	POPULATION générale, en communes	
				totale.	générale.
Autun.....	Le Creusot.....	23,890	397	22,493	13,871

2. Les ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

(1) Bull. 114, n° 1562.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3484. — **DÉCRET** qui convoque les Électeurs des départements des Alpes-Maritimes, du Pas-de-Calais et de Seine-et-Oise, à l'effet d'élire des Députés à l'Assemblée nationale.

Du 23 Septembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 24 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur ;

Vu la loi du 15 mars 1849, les décrets organique et réglementaire du février 1852⁽¹⁾, les lois des 10 avril et 2 mai 1871 et celle du 18 février 1873 ;

Vu le décret du Gouvernement de la défense nationale, en date du 29 janvier 1871⁽²⁾, et le décret du Président de la République, en date du 2 avril 1873⁽³⁾, portant convocation de divers collèges électoraux ;

Attendu le décès de M. *Bergondi*, député du département des Alpes-Maritimes, de M. *Fouler de Relingue*, député du département du Pas-de-Calais, de M. *Labélonye*, député du département de Seine-et-Oise ;

Vu la démission de M. *Piccon*, député du département des Alpes-Maritimes,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les électeurs des départements des Alpes-Maritimes, du Pas-de-Calais et de Seine-et-Oise sont convoqués pour le dimanche 3 octobre prochain, à l'effet de pourvoir aux sièges de députés à l'Assemblée nationale vacants dans chacun de ces départements en suite des décès de MM. *Bergondi*, *Fouler de Relingue*, *Labélonye* et de la démission de M. *Piccon*.

2. Les opérations électorales auront lieu suivant les formes déterminées par le décret du 2 avril 1873 ci-dessus visé.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Sully-sur-Loire, le 23 Septembre 1874.

Signé M^{le} DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre,
chargé, par intérim, du département de l'intérieur,

Signé G^l E. DE CISSEY.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 488, n° 3636 et 3637. ⁽²⁾ XII^e série, Bull. 124, n° 1887.

⁽³⁾ XII^e série, Bull. 41, n° 274.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3485. — *DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département du Rhône, le Tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.*

Du 25 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu le décret du 31 décembre 1872 ⁽¹⁾, qui déclare authentiques les tableaux de la population de la France;

Vu les rectifications proposées par le préfet du Rhône,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le tableau rectificatif ci-après est substitué, en ce qui concerne le département du Rhône, aux tableaux de population joints au décret du 31 décembre 1872.

RECTIFICATIONS AU TABLEAU N° 3.

Population des communes de 2,000 âmes et au-dessus et des chefs-lieux de canton.

ARRONDISSEMENT.	COMMUNE.	POPULATION totale.	POPULATION comptée à part.	POPULATION normale ou municipale	
				totale.	agglomérée.
Lyon.....	Villeurbanne.....	7,474	831	6,643	2,712

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre,
chargé, par interim, du département de l'intérieur,*

Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3486. — *DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département de la Somme, le Tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.*

Du 25 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

⁽¹⁾ Bull. 114, n° 1562.

sur le rapport du ministre de l'intérieur ;
 sur le décret du 31 décembre 1872⁽¹⁾, qui déclare authentiques les tableaux
 de population de la France ;
 sur les rectifications proposées par le préfet de la Somme,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Le tableau rectificatif ci-après est substitué, en ce qui
 concerne le département de la Somme, aux tableaux de population
 du décret du 31 décembre 1872.

RECTIFICATIONS AU TABLEAU N° 3.

Population des communes de 2,000 âmes et au-dessus et des chefs-lieux de canton.

ARRONDISSEMENT.	COMMUNE.	POPULATION totale.	POPULATION comptée à part.	POPULATION normale ou municipale	
				totale.	agglomérée.
Amiens.....	Corbie.....	3,643	"	3,643	3,554

Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent
 arrêté.

Fait à Paris, le 25 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Président du Conseil, Ministre de la guerre,
 par intérim, du département de l'intérieur,

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3487. — DÉCRET portant convocation des Conseils d'arrondissement.

Du 25 Septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 30 septembre 1874.)

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

sur la proposition du ministre de l'intérieur ;
 sur les lois des 22 juin 1833 et 10 mai 1838,
 ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Les conseils d'arrondissement se réuniront le mardi

13 octobre pour la première partie de leur session, dont la durée est fixée à trois jours.

Ils se réuniront le 23 novembre pour la deuxième partie de leur session, qui ne pourra durer plus de trois jours.

2. Il sera statué par un décret particulier en ce qui concerne le département de la Seine.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre,
chargé, par intérim, du département de l'intérieur,*

Signé G^{re} E. DE CISEY.



Certifié conforme :

Paris, le 9^e Octobre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin
au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 229.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3488. — *DÉCRET qui reconstitue le Conseil supérieur des Haras.*

Du 4 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 29 mai 1874, sur les haras;

Considérant que le nombre des membres du conseil supérieur des haras doit être mis en rapport avec les nouvelles dispositions législatives;

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le conseil supérieur des haras nommé par arrêtés ministériels en date des 23 juin, 1^{er} et 24 juillet 1871, 16 mai 1872 et 10 avril 1874, est dissous.

2. Cette commission est reconstituée et composée de la manière suivante :

MM. le ministre de l'agriculture et du commerce, président;

le baron du Taya, directeur des haras;

Bocher, député du Calvados;

de Carayon-Latour, député de la Gironde;

Carré-Kérisouët, député des Côtes-du-Nord;

le marquis de Dampierre, député des Landes;

Delacour, député du Calvados;

Desbons, député des Hautes-Pyrénées;

de Fontaine, député de la Vendée;

le vicomte de Forsanz, député du Finistère;

le baron de Fourment, éleveur dans le département de la Somme;

Gayot, ancien inspecteur général des haras, chargé du service;

Hervé de Saint-Germain, député de la Manche;

le comte d'Hespel, député du Nord;

XII^e Série.

MM. le comte de Juigné, député de la Loire-Inférieure;
le général de Laveaucoupet;
le général Lefort, inspecteur général permanent des
montes;
Montjaret de Kerjégu, député du Finistère;
le marquis de Mornay, député de l'Orne;
le baron de Nexon, président de la société des courses de
mages;
Ozenne, conseiller d'État, secrétaire général du ministère
l'agriculture et du commerce;
Porlier, directeur de l'agriculture;
le baron de la Rochette, commissaire des courses de la
ciété d'encouragement pour l'amélioration des races
chevaux en France;
le comte de la Roche-Ordan, éleveur;
le marquis de Vaugiraud, président de la société lorrain
d'encouragement pour l'espèce chevaline;
de Beauvert, chef de bureau, secrétaire.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 4 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3489. — DÉCRET qui affecte le Dépôt de mendicité de Mirande
au service du département des Hautes-Pyrénées.

Du 11 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique, des
cultes et des beaux-arts du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est autorisée l'affectation du dépôt de mendicité de
Mirande (Gers) au service du département des Hautes-Pyrénées.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent
décret.

Fait à Versailles, le 11 Juillet 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé DE FOURTOU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3490. — DÉCRET qui autorise la Société de la Banque de la Nouvelle-Calédonie à fonder un Établissement de Crédit à Nouméa.

Du 14 Juillet 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport des ministres de la marine et des colonies et des finances

Vu la loi du 11 juillet 1871, sur l'organisation des banques coloniales ;

Vu la loi du 24 juin 1874, modificative de la loi précitée ;

La commission de surveillance des banques coloniales entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La société de la banque de la Nouvelle-Calédonie est autorisée à fonder à Nouméa (Nouvelle-Calédonie) un établissement de crédit avec privilège d'émission dans les termes et sous les conditions énoncés dans les statuts ci-annexés.

2. Les dispositions applicables aux banques coloniales, en vertu de la loi du 24 juin 1874, en matière de prêts sur récoltes, sont étendues à la banque de la Nouvelle-Calédonie.

3. La durée du privilège est limitée à vingt années, à dater de ce jour.

4. Les ministres de la marine et des colonies et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 14 Juillet 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAGNAC.

STATUTS.

TITRE 1^{er}.

CONSTITUTION DE LA BANQUE ET NATURE DES OPÉRATIONS
QUI LUI SONT ATTRIBUÉES.

SECTION 1^{re}.

CONSTITUTION, DURÉE ET SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1^{er}. La compagnie de la Nouvelle-Calédonie constituée par actes déposés chez M^{rs} Gautier et Perard, notaires à Paris, les 5 août 1872 et 31 mars 1874, a pris la dénomination de *Banque de la Nouvelle-Calédonie*; tous les droits et privilèges concédés à la compagnie de la Nouvelle-Calédonie par l'article 10 du contrat passé avec le ministre de la marine et des colonies, le 7 février 1872, enregistré le 15 du même

mois et déposé le lendemain chez M^e *Gautier*, demeurent la propriété de la banque de la Nouvelle-Calédonie.

Tous les droits, concessions et privilèges, les charges et obligations résultant d'autres articles de la susdite convention sont, de consentement exprès de M. le ministre, apportés à une société nouvelle constituée sous la dénomination de *Société foncière calédonienne*, dont il va être parlé à l'article 6, étant expliqué que la présente société de banque en est formellement déchargée.

2. La banque de la Nouvelle-Calédonie est constituée en société anonyme; la société se compose de tous les propriétaires d'actions. Chaque sociétaire n'est responsable des engagements de la société que jusqu'à concurrence de sa part dans le fond social.

3. Le terme de la société demeure fixé au 16 octobre 1922; mais ladite société jouira des privilèges ci-après relatés que pendant vingt années, à dater de l'approbation des présentes par décret du Président de la République.

4. Le siège de la société est fixé à Paris.

5. La société aura son établissement principal à Nouméa. Elle peut établir des agences dans la colonie en vertu d'arrêtés du gouverneur rendus en conseil privé sur la proposition du conseil d'administration.

La société est dès à présent autorisée à établir à Gomen et au Diahot une agence placée sous la dépendance de l'établissement de Nouméa.

SECTION II.

CAPITAL DES ACTIONS.

6. Le capital social est fixé à la somme de quatre millions de francs, divisé en huit mille actions de cinq cents francs chacune. Ce fonds social pourra être augmenté par décision de l'assemblée générale approuvée par le ministre de la marine et des colonies.

Dans ce cas, les porteurs des huit mille actions de la première émission auront toujours un droit de préférence pour la souscription des actions nouvelles.

Sur ce capital, un million de francs pourra être employé à souscrire des actions dans la société foncière calédonienne, dont l'objet sera l'exploitation des domaines en Nouvelle-Calédonie.

Les actions de ladite société foncière calédonienne étant dès à présent libérées de trois quarts, la banque de la Nouvelle-Calédonie devra, dans le délai d'un mois à dater de l'approbation par décret des présents statuts, appeler sur ses propres actions une somme au moins égale au troisième quart de la valeur nominale des actions qu'elle souscrites. — En cas d'appels subséquents de la société foncière calédonienne, la banque ne pourra effectuer les versements à sa charge qu'au moyen de fonds provenant de la partie non encore appelée de ses propres actions.

7. Indépendamment des huit mille actions ci-dessus, il a été créé seize cent mille actions de jouissance qui n'auront aucun droit à la portion de l'actif social représentant le capital versé, mais qui participeront aux bénéfices nets dans la proportion indiquée à l'article 44, et à l'excédant, en cas de dissolution, comme il est spécifié à l'article 83.

Les actions sont nominatives ou au porteur; elles sont extraites d'un registre soigné, et le titre détaché porte les signatures de deux administrateurs.

8. Les huit mille actions sont, dès à présent, libérées de moitié.

Les troisième et quatrième quarts seront appelés en totalité ou en partie lorsque le conseil d'administration le jugera utile, et notamment dans le cas prévu au deuxième paragraphe de l'article 6, mais seulement à trois mois d'intervalle et après que l'article aura été inséré au moins un mois à l'avance dans deux journaux d'annonces légales.

9. Le conseil d'administration peut ordonner la vente des actions sur lesquelles les versements exigibles n'ont pas été effectués.

Cette vente est faite dix jours après l'insertion d'un avis s'adressant aux actionnaires en retard, dans deux journaux, à Paris, désignés pour la publication des actes de société.

Elle a lieu à la bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, aux risques et périls de l'actionnaire en retard, sans qu'il soit besoin d'autorisation judiciaire et de mise en demeure préalable.

Les titres ainsi vendus deviennent nuls dans les mains du détenteur, et il en est délivré de nouveaux aux acquéreurs sous les mêmes numéros.

Les mesures autorisées par le présent article ne font point obstacle à l'exercice simultané, par la société, des moyens ordinaires de droit.

Si le produit de la vente laisse un excédant disponible après acquittement du versement en retard, cet excédant appartient à l'actionnaire primitif.

10. Toute action sur laquelle les versements exigibles n'ont pas été opérés cesse d'être négociable.

Tout versement en retard porte intérêt de plein droit, en faveur de la société, à raison de six pour cent par an, à compter du jour de l'échéance, sans demande en justice.

11. Les titres portent le timbre de la société.

Ils sont, au choix de l'actionnaire, nominatifs ou au porteur.

Les actions de jouissance sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire.

12. La transmission des titres nominatifs s'opère par transfert au dos du titre et signé du cédant et d'un directeur.

Les actions au porteur se transmettent par simple tradition.

13. Toute action est indivisible.

La société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

14. Les droits attachés à l'action suivent le titre en quelques mains qu'il passe.

15. La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

16. Chaque action de capital donne droit, dans la propriété de l'actif et dans le partage des bénéfices, à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Chaque action de jouissance donne les mêmes droits au partage des bénéfices dans la proportion indiquée ci-après.

17. Les dividendes de toute action, soit nominative, soit au porteur, sont valablement payés au porteur du titre.

18. Les héritiers, représentants ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

SECTION III.

OPÉRATIONS DE LA BANQUE.

19. La banque ne peut, en aucun cas et sous aucun prétexte, faire, sauf l'exception portée au deuxième paragraphe de l'article 6, d'autres opérations que celles qui sont permises par les présents statuts.

20. Les opérations de la banque doivent avoir pour unique objet les opérations financières se rattachant à la Nouvelle-Calédonie.

Elles consistent, en Nouvelle-Calédonie :

1° A émettre, à l'exclusion de tous autres établissements, dans l'étendue de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances, des billets au porteur de cinq cents francs, de cent francs, de vingt francs et de cinq francs.

Ces billets sont remboursables à vue à l'établissement de Nouméa.

Ils sont reçus comme monnaie légale dans l'étendue de la colonie par les caisses publiques, ainsi que par les particuliers;

2° A escompter les billets à ordre ou effets de place à deux ou plusieurs signatures;

3° A négocier, escompter ou acheter des traites, mandats ou chèques directs ou à ordre, sur la colonie, la métropole ou l'étranger;

4° A escompter des obligations négociables ou non négociables, garanties :

a. Par des warrants ou des récépissés de marchandises déposées soit dans des magasins publics, soit dans des magasins particuliers dont les clefs ont été régulièrement remises à la banque;

b. Par des cessions de récoltes pendantes;

c. Par des connaissements à ordre ou régulièrement endossés;

d. Par des transferts de rentes françaises;

29. A défaut de remboursement, à l'échéance, des sommes prêtées, la banque autorisée, huitaine après une simple mise en demeure, à faire vendre aux enchères publiques, nonobstant toute opposition, soit les marchandises, soit les matières d'argent ou de cuivre données en nantissement, soit les récoltes cédées ou leur produit, sans préjudice des autres poursuites qui peuvent être exercées contre les débiteurs, jusqu'à entier remboursement des sommes prêtées en capital, intérêts et frais.

30. Tous actes ayant pour objet de constituer des nantissements par voie d'engagement, de cession de récoltes, de transports ou autrement, au profit de la banque et d'établir ses droits comme créancier, sont enregistrés au droit fixe.

31. Les souscripteurs, accepteurs, endosseurs ou donneurs d'aval des effets écrits en faveur de la banque ou négociés à cet établissement, sont justiciables des tribunaux de commerce à raison de ces engagements et des nantissements ou sûretés y relatifs.

32. L'article 408 du Code pénal est applicable à tout propriétaire, usufruitier, gérant, administrateur ou autre représentant du propriétaire, à tout fermier, tayer, locataire de terrains ou entrepreneur de plantations, qui a détourné ou dissipé, en tout ou en partie, au préjudice de la banque, la récolte pendant celle de cet établissement.

33. Lorsque le paiement d'un effet a été garanti par l'une des valeurs énoncées à l'article 20, la banque peut, huit jours après le protêt, ou après une simple mise en demeure, faire vendre les marchandises ou les valeurs pour se couvrir jusqu'à concurrence; s'il s'agit de récoltes pendantes, la banque a le choix de procéder à la vente sur pied ou de se faire envoyer en possession pour fabrication.

34. Si les obligations ou effets garantis par l'une des valeurs énoncées au quatrième alinéa de l'article 20 ne sont pas à ordre, le débiteur a le droit d'anticiper sa libération, et il lui est fait remise des intérêts à raison du temps à courir jusqu'à l'échéance.

35. Les garanties additionnelles données à la banque ne font pas obstacle aux poursuites contre les signataires des effets; ces poursuites peuvent être continuées concurremment avec celles qui ont pour objet la réalisation des garanties spécialement constituées au profit de la banque, jusqu'à l'entier remboursement des sommes avancées en capital, intérêts et frais.

36. L'escompte est perçu à raison du nombre de jours à courir et même d'un jour. Pour les effets payables à plusieurs jours de vue, l'escompte est calculé sur le nombre de jours de vue, et si ces effets sont payables, soit hors du lieu où ils sont présentés à l'escompte, soit même hors de la colonie, le nombre de jours de vue est augmenté d'un délai calculé d'après les distances.

37. Les sommes que la banque a encaissées pour le compte des particuliers ou établissements publics, et qui lui sont versées à titre de dépôt, ne peuvent porter intérêt. Ces sommes peuvent être retirées à la volonté du propriétaire des fonds; elles peuvent être, sur sa demande, transportées immédiatement à un autre compte.

38. Aucune opposition n'est admise sur les fonds déposés en compte courant à la banque, ni sur les crédits ouverts par elle et résultant d'une opération sur compte de récolte faite dans les conditions ci-dessus déterminées.

39. La banque peut admettre à l'escompte ou en compte courant toute personne notoirement solvable dont la demande est appuyée par l'un des membres du conseil d'administration, du conseil d'escompte, ou par deux personnes ayant déjà des comptes courants à la banque. La qualité d'actionnaire ne donne droit à aucune préférence.

40. La banque fournit des récépissés des dépôts volontaires qui lui sont faits. Le récépissé exprime la nature et la valeur des objets déposés, le nom et la demeure du déposant, la date du jour où le dépôt a été fait et celui où il doit être retiré, et le numéro du registre d'inscription.

Le récépissé n'est point à ordre et ne peut être transmis par voie d'endossement. La banque perçoit immédiatement, sur la valeur des dépôts sur lesquels il n'a été fait d'avances, un droit de garde dont la quotité est réglée par le conseil d'administration, et, à son défaut, par le directeur à Nouméa.

Lorsque, sur la demande du déposant, les avances lui sont faites avant l'époque fixée pour le retrait du dépôt, le droit de garde perçu reste acquis à la banque.

41. Le montant cumulé des billets en circulation, des comptes courants ou autres dettes de la banque ne peut excéder le triple du capital social réalisé, déduction faite

les sommes employées en actions de la société foncière calédonienne, à moins que la contre-valeur des comptes courants et des autres dettes ne soit représentée par un numéraire venant en augmentation de l'encaisse métallique.

Le type des billets à vue et au porteur créés par la banque devra être préalablement approuvé par M. le ministre de la marine et des colonies.

Les instruments de fabrication demeureront confiés à la garde de la Banque de France.

La quotité des divers billets en circulation ne peut, en aucun cas, excéder le triple de l'encaisse métallique.

Cette quotité est déterminée par le conseil d'administration, sous l'approbation du ministre de la marine et des colonies. Toutefois, le directeur à Nouméa, en cas de circonstances exceptionnelles, peut apporter des modifications temporaires à cette quotité, avec l'approbation du gouverneur en conseil privé, sans que jamais, en aucun cas, la proportion indiquée au paragraphe 1^{er} du présent article puisse être dépassée.

L'établissement de Nouméa fera publier tous les mois, en Nouvelle-Calédonie, l'état de la banque dans le journal désigné à cet effet par le gouverneur.

Chaque mois, la banque de la Nouvelle-Calédonie, à Paris, devra remettre au ministre de la marine et des colonies sa situation financière.

SECTION IV.

DIVIDENDE ET FONDS DE RÉSERVE.

Tous les ans, à l'époque du 30 juin, les livres et comptes sont arrêtés et le résultat des opérations de la banque est établi.

Les créances en souffrance ne peuvent être comprises dans le compte de l'actif pour un chiffre excédant le cinquième de leur valeur nominale.

Il est fait, sur les bénéfices nets et réalisés pendant le semestre, un prélèvement de un et demi pour cent du capital versé, sans que ce prélèvement puisse être inférieur un vingtième des bénéfices nets réalisés.

Ce prélèvement est employé à former un fonds de réserve.

Le premier dividende, équivalant à six pour cent par an du capital versé, est distribué aux actions de capital.

Après ces déductions faites, le surplus des bénéfices se partage de la manière suivante :

1^{er} Dix pour cent à un deuxième fonds de réserve ;

2^e Dix pour cent au conseil d'administration ;

3^e Dix pour cent aux directeurs et principaux employés de la société, dans la proportion déterminée par le conseil ;

4^e Quarante pour cent aux actions de capital, comme second dividende ;

5^e Dix pour cent aux actions de jouissance.

Il ne sera rien changé à la proportion attribuée dans les bénéfices aux actions de jouissance précédemment créées, quel que puisse être l'accroissement ultérieur du capital social.

Dans le cas où l'insuffisance des bénéfices ne permet pas de distribuer aux actions un dividende de six pour cent par an sur le capital versé, le dividende peut être augmenté jusqu'au maximum de six pour cent par un prélèvement sur le deuxième fonds de réserve.

Néanmoins, aucune de ces répartitions ne peut être réalisée sans l'approbation du ministre de la marine et des colonies.

Tous les dividendes qui ne sont pas réclamés dans les cinq années de l'exigibilité sont prescrits au profit de la société.

Aussitôt que le total des deux réserves atteint la moitié du capital versé, tout prélèvement cesse d'avoir lieu au profit des réserves.

Dans ce cas, les dix pour cent destinés au deuxième fonds de réserve seront attribués moitié au conseil d'administration et moitié répartis suivant les proportions déterminées en l'article 43.

Les dividendes sont payés aussitôt après l'approbation mentionnée en l'article 43, aux caisses de la banque, à Paris et à Nouméa.

TITRE II.

ADMINISTRATION DE LA BANQUE.

SECTION I^{re}.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

48. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions de capital qui ont fait le dépôt de leurs titres quinze jours avant le jour fixé pour la réunion.

Il est délivré en échange de chaque dépôt un récépissé nominatif qui sert de carte d'entrée à l'assemblée générale.

Il est dressé une liste des actionnaires ayant déposé leurs actions; elle contient les noms et domiciles des actionnaires, le nombre d'actions dont chacun d'eux est propriétaire. Cette liste est tenue à la disposition de tous les actionnaires qui veulent prendre connaissance. Le jour de l'assemblée, elle est placée sur le bureau.

La feuille de présence est certifiée par le bureau de l'assemblée; elle est déposée au siège social et doit être communiquée à tout requérant.

49. Nul ne peut se faire représenter à l'assemblée que par un mandataire membre de l'assemblée.

50. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. Dix actions de capital donnent droit à une voix, sans que la même personne puisse réunir plus de vingt voix, tant en son nom que comme mandataire.

51. L'assemblée générale se réunit de droit chaque année au siège de la société et au lieu indiqué par les avis de convocation. Elle est convoquée par le conseil d'administration et présidée par le président du conseil, à son défaut, par le vice-président ou un administrateur désigné par ses collègues.

Les fonctions de scrutateurs sont remplies par les deux plus forts actionnaires présents, et, à leur refus, par ceux qui les suivent, par ordre d'inscription, jusqu'à acceptation.

Le bureau désigne le secrétaire.

52. L'assemblée générale entend le rapport du conseil d'administration et des commissaires sur la situation des affaires sociales et sur les questions à l'ordre du jour.

Elle discute, approuve ou rejette les comptes.

Elle fixe les dividendes à répartir.

Elle nomme les administrateurs et les commissaires toutes les fois qu'il y a lieu.

Elle délibère sur toutes les questions qui lui sont soumises par le conseil, notamment sur l'augmentation du fonds social, sur l'extension à donner aux affaires de la société, sur les modifications à apporter aux statuts, sur la prolongation ou la dissolution anticipée de la société, et généralement sur toutes les propositions présentées et non prévues par les statuts.

L'assemblée procède ensuite, s'il y a lieu, à l'élection des administrateurs et des commissaires, dont les fonctions sont déterminées ci-après.

Les nominations ont lieu par bulletin secret, si la demande en est faite, et à la majorité absolue des suffrages des membres présents.

Après deux tours de scrutin, s'il ne s'est pas formé de majorité absolue, l'assemblée procède au scrutin de ballottage entre les deux candidats qui ont réuni le plus de voix au second tour.

Lorsqu'il y a égalité de voix au scrutin de ballottage, le plus âgé est élu.

53. Les délibérations de l'assemblée générale ne sont valables dans une première réunion qu'autant que sept membres au moins y ont participé, réunissant dans leurs mains le quart des actions émises.

Dans le cas où ce nombre et cette proportion ne seraient pas atteints, il est fixé une deuxième convocation à quinze jours d'intervalle au moins, et les membres présents à cette nouvelle réunion peuvent délibérer valablement, quel que soit leur nombre, mais seulement sur les objets qui ont été mis à l'ordre du jour de la première réunion.

54. L'assemblée générale peut être convoquée extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaîtra la nécessité.

L'assemblée générale doit être convoquée extraordinairement :

Lorsque les actionnaires, réunissant ensemble le quart au moins des actions, ont adressé la demande écrite au conseil d'administration;

Dans le cas où les pertes résultant des opérations de la banque réduiraient le capital de moitié.

Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par lettres individuelles adressées aux titulaires des actions nominatives membres de l'assemblée générale, aux domiciles par eux indiqués sur les registres de la banque, et par un avis inséré, quinze jours au moins avant la réunion, dans les deux journaux de Paris pour la publication des actes de société.

Les lettres et l'avis doivent contenir l'indication sommaire de l'objet de la convocation. Tout actionnaire qui veut soumettre une proposition à l'assemblée générale doit adresser vingt jours à l'avance au conseil d'administration, qui décide s'il y a lieu de porter à l'ordre du jour. Aucune autre question que celles inscrites à l'ordre du jour arrêté par le conseil d'administration et consigné dans le registre de ses délibérations ne peut être mise en délibération.

Les assemblées générales ayant pour objet la constitution de la société sont convoquées et délibèrent conformément aux dispositions spéciales de la loi du 28 mai 1867.

Les assemblées générales appelées à délibérer sur les modifications aux statuts, sur les propositions de continuation de la société au delà du terme fixé pour sa durée, ou de dissolution avant ce terme, ne sont régulièrement constituées et ne valablement qu'autant qu'elles sont composées d'un nombre d'actionnaires représentant au moins la moitié du capital social. Les avis de convocation indiquent clairement l'objet de la réunion.

Les délibérations portant approbation du bilan et des comptes doivent être précédées du rapport du ou des commissaires.

Les délibérations des assemblées prises conformément aux statuts obligent tous les actionnaires, même ceux absents ou dissidents.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre public et signés par le président, un scrutateur et le secrétaire. Ce registre reste au siège de la société. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des actionnaires assistant à l'assemblée et celui de leurs actions, demeure annexée à la minute du procès-verbal; elle est revêtue des mêmes signatures.

Pour justifications à faire, vis-à-vis des tiers, des délibérations de l'assemblée, il suffit des copies ou extraits certifiés par le président du conseil d'administration.

SECTION II.

ADMINISTRATION, DIRECTION ET SURVEILLANCE.

La banque est administrée par un conseil d'administration composé de huit membres au moins et de quinze membres au plus. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition du conseil.

Les administrateurs sont nommés pour cinq ans et renouvelables par cinquième année.

Le conseil détermine l'ordre de sortie des administrateurs pour les quatre premières années.

Ils sont rééligibles.

En cas de décès ou de démission d'un administrateur, le conseil peut lui substituer, jusqu'à la prochaine réunion de l'assemblée générale, un autre membre choisi parmi les actionnaires qui remplissent les conditions prescrites par l'article 64.

Le membre élu en remplacement d'un autre ne demeure en exercice que pendant la durée du mandat confié à son prédécesseur.

En entrant en fonctions, chacun des administrateurs est tenu de justifier qu'il possède au moins quarante actions de capital. Ces actions doivent être libres et dévolues à l'administrateur pendant la durée des fonctions de l'administrateur.

Les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont le montant est déterminé par l'assemblée générale.

Le conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration des affaires de la société. Il délibère sur toutes les affaires de la société. Il fait tous les règlements du service intérieur de la banque. Il fixe le taux de l'escompte et de l'intérêt. Il détermine les charges, commissions et droits de garde, le mode à suivre pour l'estimation des lingots, monnaies ou matières d'or ou d'argent, des marchandises ou récoltes.

Il autorise, dans les limites des statuts, toutes les opérations de la banque, et détermine les conditions.

Il fait choix des effets ou engagements qui peuvent être admis à l'escompte, au avoir besoin de motiver le refus; il statue sur les signatures dont les billets de banque doivent être revêtus, sur les retraits et l'annulation de ces billets.

Il autorise tous traités, transactions, emplois de fonds, transferts de rentes, l'Etat et autres valeurs, achats de créances et autres droits incorporels, cessions mêmes droits avec ou sans garanties, désistement d'hypothèques ou privilèges; don de droits personnels et réels, mainlevées d'inscriptions et d'oppositions, les avec ou sans paiement; il exerce toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, participations à des concordats amiables et judiciaires, acquisitions et nations d'immeubles, emprunts et constitutions d'hypothèques.

Il autorise la demande de toutes concessions d'immeubles et autres, aux conditions qui seront imposées par actes et décrets de concessions, toutes les opérations travaux faisant l'objet de la société, le renouvellement et l'encaissement de la créances, effets de commerce et valeurs de toute nature appartenant à la société, veille à ce que la banque ne fasse d'autres opérations que celles déterminées par statuts et dans les formes prescrites par les règlements intérieurs de la banque convoque les assemblées générales, arrête leur ordre du jour et détermine les questions qui y sont mises en délibération.

Il fixe l'organisation des bureaux, les appointements, salaires et rémunérations agents ou employés et les dépenses générales de l'administration, lesquelles sont être déterminées chaque année et d'avance.

Le conseil peut déléguer tout ou partie des pouvoirs et attributions qui précèdent.

67. Le conseil nomme un président, un ou deux vice-présidents, pris dans son sein et un secrétaire.

Il est tenu registre des délibérations du conseil d'administration. Le procès-verbal approuvé par le conseil, est signé par le président et par le secrétaire du conseil.

68. Le conseil se réunit au moins une fois par mois.

Il se réunit extraordinairement toutes les fois que les intérêts de la société l'exigent.

69. Aucune délibération n'est valable sans le concours de cinq administrateurs au moins. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

70. Le compte des opérations de la banque qui doit être présenté à l'assemblée générale est arrêté par le conseil d'administration. Ce compte est imprimé et remis au ministre de la marine et des colonies et au gouverneur; il est remis à chaque membre de l'assemblée générale.

71. Le conseil délègue ses pouvoirs à des directeurs chargés, sous son autorité, la gestion des affaires sociales. Ils représentent la compagnie vis-à-vis des tiers et l'exécution des décisions du conseil.

72. Les directeurs sont nommés par le conseil d'administration, après avoir été agréés par le ministre de la marine et des colonies.

73. Les actions judiciaires peuvent être exercées au nom du conseil d'administration, poursuites et diligences des directeurs.

74. Les directeurs ne peuvent faire aucun commerce; aucun effet ou engagement revêtu de leur signature ne peut être admis à l'escompte.

75. En entrant en fonctions, les directeurs doivent justifier de la propriété de quarante actions de capital, qui demeurent inaliénables pendant la durée de leurs fonctions et restent déposées dans les caisses de la banque.

76. Un ou plusieurs commissaires, associés ou non, sont chargés chaque année de faire un rapport à l'assemblée générale sur la situation de la société, sur le bilan et sur les comptes présentés par le conseil d'administration.

77. Il pourra être établi auprès des succursales un conseil d'escompte dont la composition et les attributions seront déterminées par un règlement du conseil d'administration approuvé par le ministre de la marine et des colonies.

SECTION III.

COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT.

78. Il est établi auprès de la banque de la Nouvelle-Calédonie deux commissaires du Gouvernement, nommés par le ministre de la marine et des colonies.

L'un des commissaires résidera à Paris et l'autre à Nouméa.

En cas de maladie ou d'empêchement momentané de ce dernier, le gouverneur

pourrait à son remplacement temporaire. En cas de mort ou de démission, le gouverneur pourrait lui désigner un successeur à titre provisoire et jusqu'à ce que le ministre ait nommé un titulaire.

29. Les commissaires du Gouvernement sont convoqués à chacune des réunions du conseil d'administration. Ils veillent à l'exécution des statuts et des règlements de banque; ils exercent leur surveillance sur toutes les parties de l'établissement; ils ont à représenter l'état des caisses, les registres et les portefeuilles de la banque; ils peuvent requérir la transcription de leurs observations sur un registre désigné à cet effet. Ces observations seront transcrites sur le registre des délibérations du conseil.

30. Les commissaires rendent compte, chaque mois au moins, au ministre, de la surveillance exercée par eux.

31. Le ministre et le gouverneur peuvent, lorsqu'ils le jugent convenable, faire vérifier, par les agents qu'ils désignent, à toute vérification des registres, des caisses et des opérations de la banque.

32. Les commissaires du Gouvernement ont droit à une indemnité de traitement fixée par le ministre de la marine et des colonies et payée par la société.

TITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1. Dans le cas où, par suite de pertes sur les opérations de la banque, le capital est réduit des deux tiers, la liquidation de la société a lieu de plein droit.

2. Dans le cas où, par la même cause, la réduction est d'un tiers, l'assemblée des commissaires convoqués extraordinairement peut demander la liquidation.

3. Cette demande n'est valable que si elle réunit la majorité en nombre et les deux tiers en capital des intéressés; le Gouvernement examine si les intérêts généraux de la colonie et ceux des tiers permettent de prononcer la dissolution de la société, qui ne peut résulter que d'un décret du Président de la République, précédé de l'avis de la commission de surveillance des banques coloniales et de celui du Conseil d'État.

4. Les produits de la liquidation, de quelque source qu'ils proviennent, sont appliqués au remboursement intégral des actions de capital. L'excédant, s'il y en a, se partage comme il est dit au quatrième paragraphe de l'article 44.

5. Les dix pour cent attribués au fonds de réserve sont ajoutés aux cinquante pour cent attribués aux actionnaires.

6. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile.

7. En cas d'élection de domicile spécial, tous actes et notifications, toutes assignations et actes extrajudiciaires sont valablement signifiés au parquet de M. le procureur général de la République près le tribunal civil de première instance de la Seine.

8. Les tribunaux de la Seine seront seuls compétents pour statuer sur toutes difficultés qui pourraient exister entre les associés et le conseil d'administration.

9. Deux ans avant l'époque fixée pour l'expiration des privilèges de la société, l'assemblée générale est appelée à décider si le renouvellement de ces privilèges doit être demandé au Gouvernement.

10. Pour faire publier et déposer les nouveaux statuts partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des présentes et de la délibération des assemblées générales constatant la constitution de la société.

Fait pour être annexé au décret du 14 juillet 1874.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3491. — DÉCRET qui détermine les Régions territoriales et les Subdivisions de région.

Du 6 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la guerre;

Vu la loi du 24 juillet 1873, relative à l'organisation générale de l'armée;

Vu l'article 1^{er}, ainsi conçu :

« Le territoire de la France est divisé, pour l'organisation de l'armée active, de la réserve de l'armée active, de l'armée territoriale et de sa réserve, en dix-huit régions et en subdivisions de région.

« Ces régions et subdivisions de région, établies d'après les ressources, le recrutement et les exigences de la mobilisation, sont déterminées par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique et inséré au Bulletin des lois; »

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Chacune des dix-huit régions énoncées à l'article 1^{er} de la loi du 24 juillet 1873 comprend huit subdivisions de région.

Ces régions et subdivisions de région sont délimitées conformément aux indications des tableaux et de la carte ci-annexés.

2. Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 6 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^l E. DE CISSEY.

*Tableaux indiquant la division de la France en dix-huit régions
et en subdivisions de région.*

1^{re} RÉGION, chef-lieu LILLE.

Comprend les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Nord	Lille.	Cambrai est et ouest, Maroing, Solesmes et Carrières.
2 ^e .	Nord	Valenciennes.	
3 ^e .	Nord	Donai. Cambrai	
4 ^e .	Nord	Avesnes. Cambrai	Clary et le Cateau.
5 ^e .	Pas-de-Calais	Arras.	
6 ^e .	Pas-de-Calais	Béthune. Saint-Pol. Saint-Omer.	
7 ^e .	Pas-de-Calais	Boulogne. Montrenil.	
8 ^e .	Nord	Dunkerque. Hazebrouck.	

II^e RÉGION, chef-lieu AMIENS.

comprend les départements de l'Aisne, de l'Oise, de la Somme, de Seine-et-Oise (arrondissement de Pontoise) et de la Seine (cantons de Saint-Denis et de Pantin, 10^e, 19^e et 20^e arrondissements de Paris).

CANTONS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re}	Aisne.....	Soissons.	
	Seine-et-Oise.....	Château-Thierry.	
	Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise. Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
2 ^{re}	Aisne.....	Saint-Quentin.	
		Vervins.	
3 ^{re}	Oise.....	Bcauvais.	
	Seine-et-Oise.....	Chermont.	
	Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise. Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
4 ^{re}	Somme.....	Amiens.	
	Seine-et-Oise.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise.	
	Seine.....	Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
5 ^{re}	Oise.....	Complègne.	
	Seine-et-Oise.....	Senlis.	
	Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise. Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
6 ^{re}	Somme.....	Abbeville.	
	Seine-et-Oise.....	Donllens.	
	Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise. Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
7 ^{re}	Aisne.....	Laon.	
	Seine-et-Oise.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise.	
	Seine.....	Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	
8 ^{re}	Somme.....	Péronne.	
	Seine-et-Oise.....	Montdidier.	
	Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Pontoise. Fraction des cantons de Saint-Denis et de Pantin et des 10 ^e , 19 ^e et 20 ^e arrondissements de Paris.	

III^e RÉGION, chef-lieu ROUEN.

Comprend les départements du Calvados, de l'Eure, de la Seine-Inférieure, de Seine-et-Oise (arrondissements de Mantes et de Versailles) et de la Seine (cantons de Courbevoie et de Neuilly, 1^{er}, 7^e, 8^e, 9^e, 15^e, 16^e, 17^e et 18^e arrondissements de Paris).

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Eure.....	Pont-Audemer.	
	Seine-et-Oise.....	Bernay.	
	Seine.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly, et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
2 ^e .	Eure.....	Évreux.	
	Seine-et-Oise.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles	
	Seine.....	Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
3 ^e .	Calvados.....	Vire.	
	Seine-et-Oise.....	Falaise.	
	Seine.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
4 ^e .	Calvados.....	Pont-l'Évêque.	
	Seine-et-Oise.....	Lisieux.	
	Seine.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
5 ^e .	Seine-Inférieure...	Rouen.....	} Moins les cantons de Boos, Grand-Couronne, Elbeuf, Rouen (rive gauche).
	Seine-et-Oise.....	Dieppe.	
	Seine.....	Neufchâtel. Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly, et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
6 ^e .	Seine-Inférieure...	Rouen.....	} Boos, Grand-Couronne, Elbeuf, Rouen (rive gauche).
	Eure.....	Les Andelys.	
	Seine-et-Oise.....	Louviers. Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
7 ^e .	Calvados.....	Caen.	
	Seine-et-Oise.....	Bayeux.	
	Seine.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	
8 ^e .	Seine-Inférieure...	Le Havre.	
	Seine-et-Oise.....	Yvetot.	
	Seine.....	Fraction des arrondissements de Mantes et de Versailles. Fraction des cantons de Courbevoie et de Neuilly et de 1 ^{er} , 7 ^e , 8 ^e , 9 ^e , 15 ^e , 16 ^e , 17 ^e et 18 ^e arrondissements Paris.	

IV^e RÉGION, chef-lieu LE MANS.

prenant les départements d'Eure-et-Loir, de la Mayenne, de l'Orne, de la Sarthe, de Seine-et-Oise (arrondissements de Rambouillet) et de la Seine (cantons de Villejuif et de Sceaux, 4^e, 5^e, 6^e, 13^e et 14^e arrondissements de Paris).

DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
Mayenne.....	Château-Gontier.	
Seine-et-Oise.....	Laval.....	Moins le canton de Chailland.
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Mayenne.....	Mayenne.	
Seine-et-Oise.....	Laval.....	Chailland.
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Sarthe.....	Mamers.	
	Saint-Calais.....	Moins le canton de Château-du-Loir.
Seine-et-Oise.....	Le Mans.....	Ballon, Montfort et 3 ^e canton du Mans.
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Sarthe.....	La Flèche.	
Seine-et-Oise.....	Le Mans.....	1 ^{er} et 2 ^e cantons du Mans, Sillé, Conlie, Loué, la Suze, Écommoy.
Seine.....	Saint-Calais.....	Château-du-Loir.
	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Eure-et-Loir.....	Chartres.....	Chartres (nord), Courville, Main-tenon.
Seine-et-Oise.....	Nogent-le-Rotrou.	
Seine.....	Dreux.	
	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Eure-et-Loir.....	Châteaudun.	
Seine-et-Oise.....	Chartres.....	Chartres (sud), Auneau, Illiers, Voves, Janville.
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Orne.....	Alençon.	
Seine-et-Oise.....	Mortagne.	
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	
Orne.....	Argentan.	
Seine-et-Oise.....	Domfront.	
Seine.....	Fraction de l'arrondissement de Rambouillet.	
	Fraction des cantons de Villejuif et de Sceaux et des 4 ^e , 5 ^e , 6 ^e , 13 ^e et 14 ^e arrondissements de Paris.	

V^e RÉGION, chef-lieu ORLÉANS.

Comprend les départements du Loiret, de Loir-et-Cher, de Seine-et-Marne, de l'Yonne, Seine-et-Oise (arrondissements d'Étampes et de Corbeil) et de la Seine (cantons de Charenton et de Vincennes, 2^e, 3^e, 11^e et 12^e arrondissements de Paris).

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Yonne.....	Sens. Joigny.....	Cerisiers, Villeneuve-sur-Yonne Brienon et Joigny.
	Seine-et-Oise.....	Fraction des arrondissements d'Étampes et de Corbeil	
	Seine.....	Fraction des cantons de Charenton et de Vincennes des 2 ^e , 3 ^e , 11 ^e et 12 ^e arrondissements de Paris.	
2 ^e .	Seine-et-Marne.....	Fontainebleau. Provins.	
	Seine-et-Oise.....	Fraction des arrondissements d'Étampes et de Corbeil	
	Seine.....	Fraction des cantons de Charenton et de Vincennes des 2 ^e , 3 ^e , 11 ^e et 12 ^e arrondissements de Paris.	
3 ^e .	Seine-et-Marne.....	Meulan. Coulommiers.....	Rozoy.
	Seine-et-Oise.....	Fraction des arrondissements d'Étampes et de Corbeil	
	Seine.....	Fraction des cantons de Charenton et de Vincennes des 2 ^e , 3 ^e , 11 ^e et 12 ^e arrondissements de Paris.	
4 ^e .	Seine-et-Marne.....	Meaux. Coulommiers.....	Noies Rozoy.
	Seine-et-Oise.....	Fraction des arrondissements d'Étampes et de Corbeil	
	Seine.....	Fraction des cantons de Charenton et de Vincennes des 2 ^e , 3 ^e , 11 ^e et 12 ^e arrondissements de Paris.	
5 ^e .	Yonne.....	Auxerre. Avallon. Tonnay.	
6 ^e .	Loiret.....	Montargis. Gien.	
	Yonne.....	Joigny.....	Saint-Julien, Charny, Aillant, neau et Saint-Fargeau.
7 ^e .	Loir-et-Cher.		
8 ^e .	Loiret.....	Orléans. Pithiviers.	

VI^e RÉGION, chef-lieu CHÂLONS-SUR-MARNE.

Les départements des Ardennes, de l'Aube, de la Marne, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges.

DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
Meurthe-et-Moselle.	Nancy..... Lunéville.	Nancy (ouest) et Saint-Nicolas.
Vosges.....	Saint-Dié.	
Meurthe-et-Moselle.	Toul. Nancy.....	Moins Nancy (ouest) et Saint-Nicolas.
Vosges.....	Épinal. Mirecourt. Remiremont. Neufchâteau.	
Meurthe-et-Moselle.	Briey.....	Briey, Conflans, Chambley.
Meuse.....	Verdun. Barde-Duc. Commercy.	
Ardennes.....	Rocroi. Mézières. Sedan.	
Meuse.....	Montmédy.	
Meurthe-et-Moselle.	Briey.....	Longuyon, Longwy, Audun.
Marne.....	Reims.	
Ardennes.....	Vouziers. Rethel.	
Aube.		
Marne.....	Sainte-Menhoult. Châlons. Vitry. Épernay.	

VII^e RÉGION, chef-lieu BESANÇON.

Comprend les départements de l'Ain, du Doubs, du Jura, de la Haute-Marne, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et du Rhône (canton de Neuville, 4^e et 5^e arrondissements de Lyon).

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Haut-Rhin.....	Belfort.	Champagney.
	Haute-Saône.....	Lure.....	
	Doubs	Baume-les-Dames. Montbéliard.	
2 ^e .	Haute-Saône.....	Vesoul.	Moins Champagney.
		Lure.....	
3 ^e .	Haute-Marne.....	Langres.	Arc-en-Barrois.
	Haute-Saône.....	Chaumont.....	
	Rhône	Gray. Lyon	4 ^e arrondissement de Lyon.
4 ^e .	Haute-Marne.....	Chaumont.....	Moins Arc-en-Barrois.
	Rhône	Vassy.	
		Lyon	Neuville et 5 ^e arrondissement de Lyon.
5 ^e .	Jura.....	Lons-le-Saunier.	Chaumergy, Chaussin et Montharrey.
		Polligny.	
		Dôle..... Saint-Claude.	
6 ^e .	Doubs	Besançon.	Moins Chaumergy, Chaussin et Montharrey.
	Jura.....	Pontarlier.	
		Dôle.....	
7 ^e .	Ain.....	Bourg	Moins Pont-d'Ain.
		Trévoux.....	Moins Monthuel, Chalamont, Meximieux.
8 ^e .	Ain.....	Belley.	Pont-d'Ain. Monthuel, Chalamont, Meximieux.
		Gex.	
		Nantua. Bourg..... Trévoux.	

VIII^e RÉGION, chef-lieu BOURGES.

Comprend les départements du Cher, de la Côte-d'Or, de la Nièvre, de Saône-et-Loire et du Rhône (arrondissement de Villefranche).

Ordre des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Saône-et-Loire.....	Louhans..... Chalon.....	Saint-Pierre-en-Bresse. Chagny, Verdun-sur-Doubs et Saint-Martin-en-Bresse.
	Côte-d'Or.....	Beaune. Dijon.....	Auxonne et Pontailier.
2 ^e .	Côte-d'Or.....	Châtillon. Semur. Dijon.....	Moins Auxonne et Pontailier.
3 ^e .	Saône-et-Loire.....	Mâcon..... Louhans..... Chalon.....	Cluny, Saint-Gengoux, Lugny et Tournus. Moins Saint-Pierre-en-Bresse. Moins Chagny, Verdun-sur-Doubs et Saint-Martin-en-Bresse.
4 ^e .	Saône-et-Loire.....	Mâcon.....	Mâcon (nord et sud), la Chapelle, Tramayes et Matour.
	Rhône.....	Villefranche.	
5 ^e .	Cher.....	Sancerre. Clemecy.	
	Nièvre.....	Coblen.	
6 ^e .	Cher.....	Bourges. Saint-Amand.....	Moins la Guerche, Sancoins et Nérondes.
7 ^e .	Saône-et-Loire.....	Charolles. Autun.	
8 ^e .	Nièvre.....	Château-Chinon. Nevers.	
	Cher.....	Saint-Amand.....	La Guerche, Sancoins et Nérondes.

IX^e RÉGION, chef-lieu TOURS.

Comprend les départements de Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, de l'Indre,
des deux-Sèvres et de la Vienne.

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Indre.....	Issoudun. La Châtre. Châteauroux.....	Moins Châtillon et Écueillé.
2 ^e .	{ Indre..... Vienne..... Indre-et-Loire.....	Châteauroux..... Le Blanc. Montmorillon. Loches.	Châtillon et Écueillé.
3 ^e .	Deux-Sèvres.....	Parthenay. Bressuire. Niort.	
4 ^e .	{ Vienne..... Deux-Sèvres.....	Poitiers..... Civray. Melle.	Moins Saint-Julien, Saint-Georges Neuville et Mirebeau.
5 ^e .	{ Vienne..... Indre-et-Loire.....	Châtellerault. Loudun. Poitiers..... Chinon.....	Saint-Julien, Saint-Georges, Ne- ville et Mirebeau. Moins Langeais et Bourgueil.
6 ^e .	{ Indre-et-Loire..... Maine-et-Loire.....	Tours. Chinon..... Saumur..... Baugé.....	Langeais et Bourgueil. Saumur (nord-est, nord-ouest et sud-est). Noyant et Longué.
7 ^e .	Maine-et-Loire.....	Segré. Baugé..... Angers.....	Moins Noyant et Longué. Moins Chalonnes, Ponts-de-Cé et Thouaré.
8 ^e .	Maine-et-Loire.....	Cholet. Angers..... Saumur.....	Ponts-de-Cé, Chalonnes et Thouaré. Moins Saumur (nord-est, nord- ouest et sud-est).

X^e RÉGION, chef-lieu RENNES.

Comprend les départements des Côtes-du-Nord, de la Manche et d'Ille-et-Vilaine.

NOMBRES des canton- niers de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re}	Côtes-du-Nord.....	Guingamp. Lançon.	
2 ^e	Côtes-du-Nord.....	Saint-Brieuc. Loudéac.	
3 ^e	Ille-et-Vilaine.....	Rennes. Redon. Montfort.	
4 ^e	Ille-et-Vilaine.....	Vitré. Fougères.	
5 ^e	Manche.....	Valognes. Cherbourg.	
6 ^e	Ille-et-Vilaine..... Côtes-du-Nord.....	Saint-Malo. Dinan.	
7 ^e	Manche.....	Avranches. Mortain.	
8 ^e	Manche.....	Saint-Lô. Coutances.	

XI^e RÉGION, chef-lieu NANTES.

Comprend les départements du Finistère, de la Loire-Inférieure, du Morbihan et de la Vendée.

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Loire-Inférieure....	Nantes..... Saint-Nazaire. Paimbœuf.	Moins Carquefou, Verton, le Loron Vallet, Clisson et Aigrefeuille.
2 ^e .	Loire-Inférieure....	Ancenis. Châteaubriant. Nantes.....	Carquefou, Verton, le Loron Vallet, Clisson et Aigrefeuille.
3 ^e .	Vendée.....	La Roche-sur-Yon.. Les Sables-d'Olonne	Moins Mortagne, les Herbiers Chantonnay.
4 ^e .	Vendée.....	La Roche-sur-Yon.. Fontenay.	Mortagne, les Herbiers et Chantonnay.
5 ^e .	Morbihan.....	Vannes. Ploërmel.	
6 ^e .	Finistère.....	Quimper. Quimperlé. Châteaulin.	
7 ^e .	Finistère.	Brest. Morlaix.	
8 ^e .	Morbihan.....	Lorient. Pontivy.	

XII^e REGION, chef-lieu LIMOGES.

Comprend les départements de la Charente, de la Corrèze, de la Creuse,
de la Dordogne et de la Haute-Vienne.

N ^{os} des subdivisions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Haute-Vienne.....	Limoges. Rochechouart. Saint-Yrieix.....	Moins Saint-Junien. Nexon et Chalus.
	Creuse.....	Bourgageuf.....	Moins Bénévent.
	Dordogne.....	Nontron.	Moins Mareuil, Champagnac, Thiviers, Lanouaille et Jumilhac.
2 ^e .	Haute-Vienne.....	Rochechouart Bellac.	Saint-Junien.
	Charente.....	Confolens.	
	Creuse.....	Guéret..... Bourgageuf.....	La Souveraine et Grand-Bourg. Bénévent.
3 ^e .	Creuse.....	Aubusson. Boussac. Guéret.....	Moins la Souveraine et Grand-Bourg.
4 ^e .	Corrèze.....	Tulle. Ussel.	
5 ^e .	Charente.....	Barbezieux.	
	Dordogne.....	Ribérac. Nontron..... Périgueux.....	Marcuil et Champagnac. Moins Excideuil, Hautefort et Thenon.
6 ^e .	Charente.....	Angoulême. Ruffec. Cognac.	
7 ^e .	Dordogne.....	Nontron..... Périgueux..... Sarlat.....	Lanouaille, Jumilhac et Thiviers. Excideuil, Hautefort et Thenon. Terrasson.
	Haute-Vienne.....	Saint-Yrieix.....	Saint-Yrieix et Saint-Germain.
	Corrèze.....	Brives.	
8 ^e .	Dordogne.....	Bergerac. Sarlat.....	Moins Terrasson.

XIII^e RÉGION, chef-lieu CLERMONT-FERRAND.

Comprend les départements de l'Allier, de la Loire, du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, du Cantal et du Rhône (cantons de l'Arbresle, Condrieu, Limonest, Mornant, Saint-Symphorien, Saint-Laurent et Vaugneray).

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Puy-de-Dôme.....	Riom. Thiers. Clermont.....	Clermont (nord-est, nord-ouest et sud-ouest), Rochefort, Bourg-Lastic et Herment.
2 ^e .	Allier.....	Moulins. Montluçon. Gannat.	
3 ^e .	Puy-de-Dôme.....	Clermont..... Issoire. Ambert.	Moins Clermont (nord-est, nord-ouest (et sud-ouest), Rochefort, Bourg-Lastic et Herment.
4 ^e .	{ Haute-Loire..... Cantal.	Brioude.....	Blesle, Auzon, la Chaise-Dieu, Brioude et Lavoûte.
5 ^e .	Haute-Loire.....	{ Le Puy. Yssingaux. Brioude.....	Pinols, Langeac et Paulhaguet.
6 ^e .	Loire.....	Saint-Étienne.	
7 ^e .	{ Loire..... Rhône.....	Montbrison. Lyon.....	{ L'Arbresle, Condrieu, Limonest, Mornant, S ^t -Symphorien, Saint-Laurent et Vaugneray.
8 ^e .	{ Allier..... Loire.....	La Palisse. Roanne.	

XIV^e RÉGION, chef-lieu GRENOBLE.

Comprend les départements des Alpes (Hautes-), de la Drôme, de l'Isère, de la Savoie, de la Savoie (Basse-) et du Rhône (cantons de Givors, Saint-Genis-Laval, Villeurbanne, 1^{er}, 2^e, 3^e et 6^e arrondissements de Lyon).

CANTONS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{er} .	Isère.....	Grenoble.	
2 ^e .	Isère.....	La Tour-du-Pin. Saint-Marcellin.	
3 ^e .	Haute-Savoie.		
4 ^e .	Savoie.		
5 ^e .	Isère.....	Vienne.	
	Rhône.....	Lyon.....	Givors et 6 ^e arrondissement de Lyon.
6 ^e .	Drôme.....	Valence.	
	Rhône.....	Lyon.....	3 ^e arrondissement de Lyon.
		Montélimar.	
	Drôme.....	Die. Nyons.	
	Rhône.....	Lyon.....	Villeurbanne et 1 ^{er} arrondissement de Lyon.
	Hautes-Alpes.		
7 ^e .	Rhône.....	Lyon.....	Saint-Genis-Laval et 2 ^e arrondissement de Lyon.

XV^e RÉGION, chef-lieu MARSEILLE.

Comprend les départements des Alpes (Basses-) des Alpes-Maritimes, de l'Ardèche, des Bouches-du-Rhône, de la Corse, du Gard, du Var et de Vaucluse.

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Var	Brignoles. Toulon.	Aubagne, la Ciotat, Roquevaire, centre extra et sud extra de Mar- seille.
	Bouches-du-Rhône.	Marseille.....	
2 ^e .	Alpes-Maritimes.		
	Var	Draguignan.	
3 ^e .		Aries.	Centre intra, nord intra, nord tra et sud intra de Marseille.
	Bouches-du-Rhône.	Aix.	
	Basses-Alpes.	Marseille.....	
4 ^e .	Corse.		
5 ^e .		Nîmes.	
	Gard	Alais.	
		Le Vigan.	
6 ^e .	Vaucluse.		
7 ^e .	Ardèche	Tournon. Privas.....	Moins Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Villeneuve-de-Berg.
8 ^e .	Gard	Uzès.	Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Villeneuve-de-Berg.
		Largentière.	
	Ardèche	Privas.....	

XVI^e RÉGION, chef-lieu MONTPELLIER.

Comprend les départements de l'Aude, de l'Aveyron, de l'Hérault, de la Lozère, du Tarn et des Pyrénées-Orientales.

NOMBRES des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Hérault.....	Béziers. Saint-Pons.	
2 ^e .	Hérault.....	Montpellier. Lodève.	
	Aveyron.....	Saint-Affrique.	
3 ^e .	Lozère.		
	Aveyron.....	Millau.	
4 ^e .	Aveyron.....	Rodez. Villefranche. Espalion.	
5 ^e .	Aude.....	Narbonne. Carcassonne..... Limoux.	Moins Saissac, Montréal, Alzonne et Carcassonne (est et ouest).
6 ^e .	Pyrénées-Orientales.		
7 ^e .	Tarn.....	Castres.	
	Aude.....	Castelnaudary. Carcassonne.....	Saissac, Montréal, Alzonne et Car- cassonne (est et ouest).
8 ^e .	Tarn.....	Albi. Gaillac. Lavaur.	

XVII^e RÉGION, chef-lieu TOULOUSE.

Comprend les départements de l'Ariège, de la Haute-Garonne, du Gers, du Lot, de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne.

NUMÉROS des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
qui concourent à la formation des subdivisions de la région.			
1 ^{re} .	Tarn-et-Garonne...	Castelsarrasin.	Saint-Nicolas, Lavit et Beaumont.
	Lot-et-Garonne.	Moissac. Agen. Nérac.	Nérac et Francescas. Condom et Montréal. Lectoure et Miradoux.
	Gers.....	Condom. Lectoure.....	
2 ^{re} .	Lot-et-Garonne.	Marmande. Villeneuve Nérac.....	Moins Villercéal, Monflanquin, Fumel et Tournon. Moins Nérac et Francescas.
3 ^{re} .	Lot.....	Figeac. Gourdon. Cahors.	Cajarc. Payrac, Gourdon, Salviac, Saint-Germain et la Bastide.
	Lot-et-Garonne....	Villeneuve.	Villercéal, Monflanquin, Fumel et Tournon.
	Tarn-et-Garonne...	Montauban.....	Molières et Montpezat.
4 ^{re} .	Lot.....	Gourdon.....	Moins Payrac, Gourdon, Salviac, Saint-Germain et la Bastide.
	Tarn-et-Garonne...	Figeac. Montauban..... Castelsarrasin	Moins Cajarc. Moins Molières et Montpezat. Castelsarrasin, Montech, Verdun et Grisolles.
5 ^{re} .	Haute-Garonne.	Toulouse. Villefranche. Muret.	Saint-Lys, Muret et Auterive.
6 ^{re} .	Haute-Garonne.	Muret. Pamiers. Foix.	Cintegabelle.
	Ariège.....	Saint-Girons.....	Massat.
7 ^{re} .	Gers.....	Mirande. Auch. Condom. Lectoure..... Lombes.	Moins Condom et Montréal. Moins Lectoure et Miradoux.
8 ^{re} .	Haute-Garonne....	Muret.....	Moins Cintegabelle, Saint-Lys, Muret et Auterive.
	Ariège.....	Saint-Gaudens. Saint-Girons.....	Moins Massat.

XVIII^e RÉGION, chef-lieu BORDEAUX.

Comprend les départements de la Charente-Inférieure, de la Gironde, des Landes, des Basses-Pyrénées et des Hautes-Pyrénées.

numéros des subdi- visions de la région.	DÉPARTEMENTS	ARRONDISSEMENTS	CANTONS
	qui concourent à la formation des subdivisions de la région.		
1 ^{re} .	Charente-Inférieure	Saintes. Marennes. Jonzac.	
2 ^e .	Charente-Inférieure	La Rochelle. Rochefort. Saint-Jean-d'Angély	
3 ^e .	Gironde.	Libourne. Blaye. La Réole.	
4 ^e .	Gironde.	Bordeaux. Lesparre. Bazas.	
5 ^e .	Landes.	Mont-de-Marsan. Saint-Sever. Dax.	Montfort et Castets.
6 ^e .	Basses-Pyrénées....	Bayonne. Mauléon.	
	Landes.	Dax.	Moins Montfort et Castets.
7 ^e .	Basses-Pyrénées....	Pau. Orthez. Oloron.	
8 ^e .	Hautes-Pyrénées.		

Pour être annexé au décret du 6 août 1874.

Le Président de la République,
Signé M^r DE MAC MAHON.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3492. — *DÉCRET qui affecte au Département de la Guerre une partie des Terrains de l'ancienne corderie, à Cherbourg.*

Du 8 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la rapport du ministre de la guerre;

Vu l'ordonnance du 14 juin 1833 ⁽¹⁾, qui règle le mode à suivre dans tous les cas où il s'agit d'affecter un immeuble domanial à un service public de l'État;

Vu le procès-verbal dressé, le 20 novembre 1873, par les services de la guerre, de la marine et des domaines, à l'effet de constater la remise au département de la guerre d'une partie des terrains de l'ancienne corderie, occupés par la marine sur l'emplacement des glacis de la place de Cherbourg au nord de la rue de l'Abbaye, lesquels terrains sont désignés par une teinte jaune sur le plan joint audit procès-verbal et ci-annexé;

Considérant que, pour régulariser cette opération, il y a lieu d'affecter les terrains dont il s'agit au service de la guerre, sous la réserve mentionnée audit procès-verbal, que la marine conservera la propriété des matériaux situés sur le sol, mais qu'elle devra les enlever d'ici au 1^{er} janvier 1874, sauf à enclore les terrains qu'elle conservera du chantier de la corderie, reportant en AB la clôture actuelle A'B';

Considérant que, par deux dépêches des 6 janvier et 24 juillet 1874, les ministres de la marine et des finances ont donné leur assentiment à cette mesure,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Les terrains susmentionnés sont affectés au service du département de la guerre, sous la réserve ci-dessus énoncée.

2. Les ministres de la guerre, de la marine et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 8 Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{ral} E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3493. — **DÉCRET** qui modifie la composition territoriale de la France.

Du 10 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 13 octobre 1873, modifiant transitoirement la composition territoriale des divisions militaires;

Vu le décret du 6 août 1874, déterminant les régions et les subdivisions de région;

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de la guerre,

DÉCRET :

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 234, n^o 4853.

1°. Les divisions militaires modifiées par le décret du 28 août 1873 étant supprimées par le décret du 6 août 1874, le commandement territorial est confié, à dater du 16 août 1874, à chaque commandant de corps d'armée dans la circonscription de sa région, qu'elle est déterminée par ledit décret, sauf les modifications spéciales indiquées dans l'article 3 ci-après pour Paris et Lyon.

Transitoirement et jusqu'à la promulgation d'une loi sur la réorganisation militaire, qui a été déposée sur le bureau de l'Assemblée, les commandants de corps d'armée prendront le titre de *Commandant de corps d'armée et de telle division militaire*, la division prenant le numéro que le corps d'armée.

Transitoirement également et jusqu'à la constitution des commandements de Paris et de Lyon, demandée par une loi à l'Assemblée nationale, le département du Rhône sera rattaché au commandement du quatorzième corps et de la quatorzième division militaire, les départements de la Seine et de Seine-et-Oise constitueront une cinquième division militaire sous le commandement du gouverneur militaire de Paris.

Le vice-président du Conseil, ministre de la guerre, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 10 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

94. — *DÉCRET qui autorise la substitution de la Compagnie du Chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions aux droits et obligations de la Compagnie Lebon et Otlet, adjudicataire de la concession du Chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes.*

Du 12 Août 1874.

P^rÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Sur le décret du 19 juin 1868⁽¹⁾, déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes, près Sedan ;

Sur la loi du 18 juillet 1868, autorisant le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics à s'engager, au nom de l'Etat, à allouer

en vue de l'exécution du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes, une subvention qui ne pourra excéder treize millions cinq cent mille francs ;

Vu le décret du 7 avril 1869⁽¹⁾, prescrivant la mise en adjudication du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes ;

Vu le décret du 21 août 1869⁽²⁾, approuvant l'adjudication du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes, ladite adjudication tranchée au profit des sieurs *André Lebon* et *Édouard Ollet*, moyennant le rabais de cinq millions cinquante-cinq mille francs (5,055,000^f) exprimé dans leur soumission ;

Vu le décret du 17 juin 1872⁽³⁾, portant fixation du tracé de chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes ;

Vu le décret du 11 juillet 1864⁽⁴⁾, déclarant d'utilité publique et concédant le chemin de fer de Lille à Valenciennes ;

Vu le décret du 26 octobre 1871⁽⁵⁾, portant concession du chemin de fer de Saint-Amand à la frontière, dans la direction de Tournay, et de Saint-Amand à Blanc-Misseron ;

Vu le décret du 26 février 1872⁽⁶⁾, concédant le chemin de fer d'embranchement de Beuvrages à Bruay ;

Vu le traité passé, le 10 novembre 1873, entre le sieur *Édouard Ollet* représentant la société *André Lebon* et *Ollet*, et la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions, pour la cession à ladite compagnie du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes ;

Vu la délibération de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Lille à Valenciennes et extensions, autorisant le directeur de ladite compagnie à accepter la cession du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes ;

Vu l'acte de société des sieurs *André Lebon* et *Édouard Ollet*, adjudicataires du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est autorisée la substitution de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions aux droits et obligations de la société *Lebon* et *Ollet*, adjudicataire de la concession du chemin de fer de Lérrouville à la ligne des Ardennes.

2. La compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions devra se renfermer strictement, à moins d'autorisation spéciale, dans l'objet des concessions des chemins de fer constituant son réseau, tel qu'il résulte des décrets susvisés des 11 juillet 1864, 26 octobre 1871 et 26 février 1872, du décret du 13 janvier 1873 homologuant des concessions de chemins de fer d'intérêt local, et du présent décret, ce sous réserve des extensions que pourrait recevoir ledit réseau par suite de concessions ultérieures de chemins de fer.

3. Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation des lignes de la société, comprenant les recettes brutes et les dépenses,

(1) XI^e série, Bull. 1700, n° 16,828.

(2) XI^e série, Bull. 1743, n° 17,175.

(3) XII^e série, Bull. 98, n° 1271.

(4) XI^e série, Bull. 1232, n° 12,537.

(5) XII^e série, Bull. 72, n° 689.

(6) XII^e série, Bull. 85, n° 984.

sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics et inséré au Journal officiel.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 12 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3495. — *DÉCRET qui crée une Chaire de médecine opératoire à l'École préparatoire de Médecine et de Pharmacie de Marseille.*

Du 27 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts;

Vu l'ordonnance du 13 octobre 1840 ⁽¹⁾;

Vu le décret du 24 novembre 1856 ⁽²⁾, portant réorganisation de l'école préparatoire de médecine et de pharmacie de Marseille;

Vu la délibération du conseil municipal de Marseille, en date du 6 août 1874,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Il est créé une chaire de médecine opératoire à l'école préparatoire de médecine et de pharmacie de Marseille.

2. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé d'assurer l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 27 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3496. — *DÉCRET qui approuve divers Travaux à exécuter et diverses Dépenses à faire sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

Du 28 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les loi et décret du 19 juin 1857 ⁽¹⁾, lesquels constituent le réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 ⁽²⁾, portant concession de diverses lignes à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et modification des concessions antérieures;

Vu la loi du 18 juillet 1868 et le décret du 28 avril 1869 ⁽³⁾, portant approbation de la convention passée, le 18 juillet 1868, entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et spécialement les articles 8, 9, 10 et 12 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les dépenses relatives à divers travaux complémentaires à exécuter sur son ancien réseau soient approuvées par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 18 juillet 1868;

Vu les rapports de l'inspecteur général des ponts et chaussées et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil des ponts et chaussées, des 29 janvier et 30 avril 1873, 28 janvier, 1^{er}, 15 avril, 6, 13 et 27 mai 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un deuxième étage au bâtiment des bureaux de la traction à la gare de Lyon-Perrache, présenté le 27 mars 1874, avec un détail estimatif montant à..... 11,200

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'établissement d'une grue hydraulique et d'une fosse à piquer à la gare de triage de Dôle, présenté le 11 avril 1874, avec un détail estimatif montant à..... 25,500

(1) XI^e série, Bull. 116, n° 1627.

(2) XI^e série, Bull. 1141, n° 11,555.

(3) XI^e série, Bull. 1699, n° 16,808.

LIGNE DE BESANÇON A BELFORT.

Projet de pose d'une voie de garage à la station de Baume-les-Dames, présenté le 17 avril 1874, avec un détail estimatif montant à..... 27,000'

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'établissement d'une halle couverte pour les marchandises à la gare de Chancy-Pougny, présenté le 14 février 1874, avec un détail estimatif montant à..... 14,000

LIGNE D'AIX A ANNECY.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage et de trois plaques tournantes à la gare d'Aix-les-Bains, présenté le 3 février 1874, avec un détail estimatif montant à..... 11,600

LIGNE DE SAINT-RAMBERT A RIVES.

Projet d'agrandissement des voies et du quai couvert de la gare de Beaurepaire, présenté le 2 mars 1874, avec un détail estimatif montant à..... 34,000

Projet d'établissement de voies nouvelles à la gare d'Epinoz, présenté le 14 février 1874, avec un détail estimatif montant à..... 34,000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de déplacement des bureaux des receveurs à la gare de Marseille, présenté le 6 mars 1874, avec un détail estimatif montant à..... 2,700

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises et de reconstruction de la gare des voyageurs de Villeneuve-lès-Magnelon, présenté le 21 mars 1874, avec un détail estimatif montant à..... 110,000

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Montpellier, présenté le 13 novembre 1872, modifié conformément à la variante produite le 21 juin 1873, avec un détail estimatif dressé le 16 mars 1874 et s'élevant à..... 1,510,000

ENSEMBLE..... 1,780,000

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les quatre-vingt-seize millions (96,000,000') énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée comme maximum de dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Est rapportée l'approbation donnée par le décret du 26 février 1872 au projet présenté, le 22 juin 1870, pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Montpellier, avec un détail estimatif s'élevant à sept cent soixante-dix-sept mille francs (777,000').

Le montant des dépenses complémentaires autorisées par ledit décret du 26 février 1872 est en conséquence ramené du chiffre de un million trois cent vingt-deux mille neuf cents francs (1,322,900') à celui de cinq cent quarante-cinq mille neuf cents francs (545,900').

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 28 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3497. — *DÉCRET qui fait passer la Place de Valence de la Direction d'artillerie de Grenoble à celle de Toulon.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 4 décembre 1873 ⁽¹⁾, portant réorganisation des commandements de l'artillerie;

Sur la proposition du ministre de la guerre, vice-président du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La place de Valence, qui faisait partie de la direction d'artillerie de Grenoble et du quatorzième corps d'armée, sera rattachée désormais à la direction d'artillerie de Toulon et au commandement du quinzième corps d'armée.

2. L'arrondissement d'artillerie dont la place de Valence était chef-lieu sera séparé de la direction d'artillerie de Grenoble et rattaché à celle de Toulon.

3. Le présent décret sera exécutoire à dater du 30 septembre 1874.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^l E. DE CISSEY.

⁽¹⁾ Bull. 175, n° 2627.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3498. — **DÉCRET** qui autorise le sieur Gibiat à mettre en circulation des voitures d'un nouveau modèle sur la voie ferrée à traction de chevaux de Sèvres à Versailles.

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret du 28 avril 1855, qui autorise le sieur Tardieu à placer sur la voie publique, entre Sèvres et Versailles, département de Seine-et-Oise, des voitures ferrées desservies par des chevaux ;

Vu le décret du 19 mars 1862, qui substitue le sieur Gibiat au sieur Tardieu dans tous les droits et charges résultant du décret susvisé ;

Vu le décret du 6 février 1864, qui fixe les prix de transport des voyageurs sur les voies ferrées à traction de chevaux de Paris à Sèvres et au rond-point de Boulogne et de Sèvres à Versailles ;

Vu les demandes présentées par le sieur Gibiat à l'effet d'obtenir l'autorisation de mettre en service, d'abord à titre provisoire, puis à titre définitif, une nouvelle voiture dans laquelle le compartiment de première classe est supprimé ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les demandes précitées ont été soumises dans le département de Seine-et-Oise, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 23-30 mai 1874 ;

Vu la lettre du préfet de Seine-et-Oise, en date du 27 juin 1874 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 6 juillet 1874 ;

Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Le sieur Gibiat est autorisé à mettre en circulation sur la voie ferrée de Sèvres à Versailles des voitures d'un nouveau modèle dans lesquelles le compartiment de première classe sera supprimé.

2. Toutes les dispositions du cahier des charges annexé au décret du 28 avril 1855 et qui ne sont pas contraires à la présente continueront à avoir leur effet.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3499. — DÉCRET concernant la Faculté de Droit de Nancy.

Du 25 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et beaux-arts;

Vu les décrets du 9 janvier 1864⁽¹⁾ et du 17 septembre suivant⁽²⁾, concernant le rétablissement d'une faculté de droit dans la ville de Nancy;

Considérant que les engagements contractés par la ville de Nancy à la délibération du conseil municipal du 21 décembre 1863, visés aux décrets précités, prendront fin le 1^{er} octobre 1874;

Considérant que les recettes encaissées par l'État à ladite faculté excèdent les dépenses effectuées au compte de l'État pour le personnel et le matériel de l'enseignement et de l'administration;

Vu la demande formée, le 18 août 1873, par M. le maire de Nancy, en son nom et de la ville, tendant à modifier les conditions déterminées auxdits décrets;

Vu la délibération du conseil municipal de la ville de Nancy, en date du 10 août 1874, par laquelle cette ville s'engage : 1^o à prendre à sa charge les traitements affectés aux cinq cours complémentaires institués sur sa demande, à raison de mille deux cents francs chacun; 2^o à agrandir les locaux attribués à la faculté de droit et à l'école supérieure de pharmacie;

Vu l'avis de M. le ministre des finances, en date du 23 octobre 1873.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'article 2 du décret du 9 janvier 1864, relatif au rétablissement d'une faculté de droit dans la ville de Nancy, et le décret du 17 septembre déterminant les voies et moyens d'exécution des dispositions contenues audit article, sont et demeurent rapportés.

2. Conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du décret du 9 janvier 1864 et complétées par le décret du 10 décembre 1873, la faculté de droit de Nancy demeure constituée comme il suit :

- Trois chaires de code civil;
- Deux chaires de droit romain;
- Une chaire de procédure civile;
- Une chaire de législation criminelle;
- Une chaire de droit commercial;
- Une chaire de droit administratif.

3. Cinq cours complémentaires pourront être institués suivant le vœu du conseil municipal, sous la réserve expresse qu'il n'en résultera aucune charge pour l'État. Les traitements seront acquittés

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1185, n° 12,065.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1245, n° 12,687.

directement par la ville. Le ministre de l'instruction publique désignera les fonctionnaires qui en seront chargés.

4. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,

Signé A. DE CUMONT.

100. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Est déclaré d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Saint-Val (Drôme), sur le chemin de fer de Lyon à Avignon, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie, le 21 avril 1873, lequel plan sera annexé au présent décret.

Pour l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'expropriation des terrains nécessaires pour l'agrandissement de la station devra être consommée dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Les terrains seront incorporés au chemin de fer de Lyon à Avignon et retourneront à l'État à l'expiration de la concession. (*Versailles, 30 Mai 1874.*)

101. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une gare de marchandises à la station des Mazes (Hérault), sur la ligne de Tarascon à Cette, conformément au plan dressé par l'ingénieur de la compagnie de la Méditerranée le 29 mars 1873, lequel plan restera annexé au présent décret.

Pour l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'expropriation des terrains nécessaires pour l'établissement de la nouvelle gare devra être terminée dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Les terrains seront incorporés au chemin de fer de Tarascon à Cette et retourneront à l'État à l'expiration de la concession. (*Versailles, 30 Mai 1874.*)

102. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale de Meurthe-et-Moselle n° 15, de Nancy à Verdun, dans la rue

Marion, à Thiaucourt, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 30 Mai 1874.*)

N° 3503. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Est et demeure classé parmi les routes départementales de la Seine-et-Oise comme prolongement de la route départementale n° 68, de Choisy-le-Roi à Orly, le chemin dit de *Villeneuve-le-Roi*, jusqu'à la limite du département de la Seine-et-Oise.

La direction générale de ce prolongement est figurée par la ligne jaune sur un plan qui restera annexé au présent décret.

La route départementale n° 68 prendra désormais la dénomination de *Route de Choisy-le-Roi à Villeneuve-le-Roi*.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'amélioration de cette nouvelle portion de route, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 30 Mai 1874.*)

N° 3504. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des finances) qui approuve l'acte passé, le 25 avril 1874, entre le préfet du département de l'Hérault et le maire de la commune de Marseillan (Hérault), portant cession à ladite commune de Marseillan moyennant le prix de trois cent soixante francs et aux conditions énoncées dans ledit acte, d'une parcelle à conquérir sur l'étang de Thau, d'une superficie de quatorze mille quatre cents mètres carrés, située au nord-est du port de Marseillan et figurée par une teinte rose sur le plan annexé au présent décret. (*Versailles, 18 Juin 1874.*)

N° 3505. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 1^{er} août 1868, qui assigne quinze offices d'huissier au tribunal de première instance de Ribérac (Dordogne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quatorze.

Le décret du 24 septembre 1860, qui assigne douze offices d'huissier au tribunal de première instance de Vitry-le-François (Marne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à onze.

Le décret du 24 octobre 1866, qui assigne vingt-six offices d'huissier au

tribunal de première instance de Bagnères (Hautes-Pyrénées), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-quatre.

Le décret du 11 janvier 1872, qui assigne vingt-quatre offices d'huissier au tribunal de première instance d'Auxerre (Yonne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-trois.

Le décret du 23 décembre 1865, qui assigne vingt et un offices d'huissier au tribunal de première instance de Montauban (Tarn-et-Garonne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt. (*Versailles, 7 Août 1874.*)

3506. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des finances) portant :

Art. 1^{er}. Le tarif approuvé par décret du 8 août 1849 ⁽¹⁾ pour le passage du Laber-Ildut, sur le Laber, commune de Porspoder, département du Finistère, est et demeure applicable au bac établi sur l'Elorn, à Landerneau (Finistère).

2. Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et autres personnes énumérées à l'article précédent, qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard. (*Versailles, 8 Août 1874.*)

3507. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 26 août 1857, qui assigne quatre offices d'avoué au tribunal de première instance de Cholet (Maine-et-Loire), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à trois.

Le décret du 21 novembre 1858, qui assigne cinq offices d'avoué au tribunal de première instance de Sainte-Menehould (Marne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quatre.

Le décret du 9 mars 1870, qui assigne huit offices d'avoué au tribunal de première instance de Mâcon (Saône-et-Loire), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à sept.

Le décret de 8 mai 1861, qui assigne treize offices d'huissier au tribunal de première instance de Melun (Seine-et-Marne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à douze. (*Paris, 9 Septembre 1874.*)

3508. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 2 mai 1868, qui assigne quatorze offices d'avoué à la cour d'appel de Montpellier, est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à treize.

L'ordonnance du 12 mai 1820, qui assigne huit offices d'avoué au tribunal de première instance du Mans (Sarthe), est modifiée en ce sens que ce nombre est réduit à sept.

Le décret du 11 avril 1868, qui assigne vingt-trois offices d'huissier au

tribunal de première instance de Périgueux (Dordogne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-deux.

Le décret du 8 février 1868, qui assigne trente-quatre offices d'huissier au tribunal de première instance de Saint-Gaudens (Haute-Garonne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à trente-trois.

Le décret du 11 juillet 1873, qui assigne quinze offices d'huissier au tribunal de première instance de Chinon (Indre-et-Loire), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quatorze.

L'arrêté du 27 août 1871, qui assigne vingt-quatre offices d'huissier au tribunal de première instance de Nantes (Loire-Inférieure), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-trois.

Le décret du 10 juillet 1857, qui assigne dix offices d'huissier au tribunal de première instance de Cholet (Maine-et-Loire), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à neuf.

Le décret du 14 juin 1865, qui assigne dix offices d'huissier au tribunal de première instance de Châlons (Marne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à neuf. (*Paris, 19 Septembre 1874.*)

N° 3509. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts) portant :

ART. 1^{er}. Le département de la Haute-Garonne est autorisé à fonder demi-bourses affectées à l'entretien d'élèves de ce département dans les collèges de Saint-Gaudens et de Revel.

2. Pour couvrir la dépense de cette fondation, il sera porté annuellement au budget du département de la Haute-Garonne l'allocation nécessaire pour l'entretien desdites demi-bourses.

3. Les bourses dont il s'agit seront concédées dans les formes prescrites par les décrets et règlements qui régissent les bourses départementales. (*Versailles, 25 Septembre 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 19^e Octobre 1874.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 230.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

510. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize.*

Du 5 Mars 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 7 mars 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;
Sur l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département des Vosges, d'un chemin de fer d'intérêt local dirigé de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize;
Sur le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 20 décembre 1872;
Sur la délibération, en date du 25 août 1872, par laquelle le conseil général des Vosges a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné et autorisé le préfet à passer pour sa concession un traité avec les sieurs Tourtel et compagnie;
Sur ledit traité, conclu le 20 décembre 1872, entre le préfet du département des Vosges et les sieurs Tourtel et compagnie, pour la construction et l'exploitation de ladite ligne, et le cahier des charges y annexé;
Sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 juin 1873;
Sur la lettre du ministre de la guerre, du 4 août 1873;
Sur la lettre du ministre de l'intérieur, du 13 janvier 1874;
Sur la lettre du ministre des finances, du 3 septembre 1873;
Sur la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique,
Sur la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;
Sur la loi du 10 août 1871;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize.

2. Le département des Vosges est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions du traité passé, le 20 décembre 1872, avec les sieurs *Tourtel* et compagnie, ainsi que du cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traité et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de cent quatre-vingt-douze mille francs (192,000').

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à deux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnement sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 5 Mars 1874.

Signé M^e DE MAC MARIUS.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

TRAITÉ.

L'an mil huit cent soixante-douze, et le vingt décembre,
Entre M. *Danican-Philidor*, secrétaire général, remplaçant M. le préfet des Vosges en congé, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 25 août 1872, et de celle de la commission de permanence, en date du 21 novembre 1872,

D'une part,

MM. Tourtel (*Charles-Jules*), membre du conseil général de Meurthe-et-Moselle, demeurant à Tantonville;
Lenglet (*Jean-Baptiste-Joseph*), banquier à Nancy, vice-président du conseil d'administration du chemin de fer de Nancy à Vézelize;
Grandgeorge (*Etienne*), propriétaire à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize;
Sidrot (*Antoine*), membre du conseil municipal de Nancy;
Lejeune (*Emile*), négociant à Nancy, administrateur du chemin de fer de Nancy à Vézelize;
Gérard (*Eugène*), notaire et maire de Diarville;
Aubry (*Fourier*), négociant à Mirecourt, président du tribunal de commerce de Mirecourt;
Gaspard (*Emile*), notaire à Mirecourt, membre du conseil d'arrondissement de Mirecourt;
Évrard (*Auguste*), banquier à Mirecourt, ancien président du tribunal de commerce de Mirecourt;
Payonne (*Charles-Antoine*), ancien notaire, juge suppléant au tribunal civil de Mirecourt;
Bastien (*Ernest*), ancien négociant, juge au tribunal de commerce de Mirecourt;
Chappay (*Emile-Gabriel*), avocat à Mirecourt, ancien maire de Mirecourt;
 Les susnommés se sont adjoint :

MM. Ulens (*Léon*), ingénieur à Nancy;
Delmas (*Gaëtan*), membre du conseil général des Vosges, ancien sous-préfet de Mirecourt;
George (*Amédée*), propriétaire à Boulaincourt,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le préfet du département concède à MM. *Tourtel, Lenglet, Grandgeorge, Sidrot, Lejeune, Gérard, Aubry, Gaspard, Évrard, Payonne, Chappay, Bastien, Ulens, Delmas et George*, qui acceptent et s'engagent à l'exploiter, la section comprise dans le département des Vosges d'un chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à Mirecourt, par Diarville;

En conséquence, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et de la délibération du conseil général, en date du 25 août 1872.

2^o. De leur côté, les concessionnaires susdénommés s'engagent à exécuter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention dans un délai de trois ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à l'établissement de ce chemin de fer et de ses dépendances.

3^o. Le préfet des Vosges, autorisé qu'il y est par les délibérations susindiquées, agit, au nom du même département :

A. — À acheter, pour le compte des concessionnaires, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art, des gares et stations et de leurs dépendances, conformément aux plans et états parcellaires qui seront dressés, et ce dans un délai d'une année, à partir de la date de l'approbation, par l'administration, desdits plans et états parcellaires;

B. — À exécuter, aux frais des concessionnaires, toutes les déviations et modifications des chemins ou routes rencontrés, ainsi que les chemins latéraux et les chemins d'accès aux gares, stations et haltes, pour toutes les parties de ces travaux qui sont en dehors des dépendances du chemin de fer;

C. — À payer aux concessionnaires, à titre de subvention en argent :

1^o L'allocation qu'accordera l'État par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865;

2^o Une somme totale approximative de deux cent mille francs à fournir par les communes intéressées;

3^o Une somme de cent quatre-vingt-quatre mille francs à payer sur les fonds départementaux, conformément à la délibération du 25 août 1872 du conseil général des Vosges.

Le département prélèvera tout d'abord sur les premières subventions disponibles de toute provenance les fonds nécessaires pour le paiement des travaux spécifiés au

paragraphe B et des terrains qui seront acquis aux risques et périls de la compagnie concessionnaire.

Le surplus des subventions sera acquitté aux époques déterminées par la délibération du conseil général, en date du 25 août 1872, par le décret déclaratif de l'utilité publique de l'entreprise, et enfin par les délibérations des conseils municipaux des communes subventionnaires.

Le paiement des subventions à la compagnie n'aura lieu que sur le vu d'un justificatif, en travaux et approvisionnements, d'une dépense double des sommes qui lui seront payées par le département et les communes.

4. La présente convention est subordonnée à l'obtention du décret portant déclaration d'utilité publique du chemin concédé.

5. Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, MM. les concessionnaires susdénommés engagent leur garantie personnelle et solidaire, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle ils transféreront les droits et obligations résultant de la présente convention.

6. Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité seront à la charge des concessionnaires.

Fait double à Épinal, les jour, mois et an susdits.

Approuvé :

Pour le Préfet des Vosges en congé

Le Secrétaire général,

Signé E. DANICAN-PHILIDOR.

Approuvé :

Signé GRANDGEORGE.
LEJEUNE.
GASPARD.
CHAPPUY.
ULENS.

Signé SIDROT.
GÉRARD.
ÉVRARD.
DELMAS.
TOURTEL.

Signé LEMLET.
AUBRY.
PATONNE.
BASTIEN.
GEORGE.

Certifié conforme au traité annexé au décret en date du 5 mars 1874, enregistré sous le n° 160.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer d'intérêt local de Vézelière à Mirecourt, section comprise dans le département des Vosges, sera établi en prolongement de la section du même chemin de fer comprise dans le département de Meurthe-et-Moselle. Il passera par les villages de Bouzanville et de Boulaincourt, se dirigera sur Prevelle-la-Grande, passera par ou près Puzieux et Poussay, et arrivera à Mirecourt.

2. Les travaux devront être commencés six mois au plus tard après la livraison des terrains par le service de la voirie départementale, et achevés dans les trois ans qui suivront cette livraison.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce, dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public dépendant soit de la grande, soit de la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration

tion que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Après l'approbation des dispositions projetées pour la modification ou la déviation des routes et chemins rencontrés, et pour la création des chemins latéraux et d'accès, le service de la voirie départementale se chargera d'exécuter aux frais de la compagnie la partie de ces travaux qui sera en dehors des dépendances du chemin de fer. Les limites de ces dépendances devant être fixées au besoin par l'autorité préfectorale. Le département se remboursera des avances ainsi faites en opérant sur les subventions qui seront dues à la compagnie une retenue équivalente au prix de ces tra-

La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés par les soins de l'administration.

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la ligne, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a) la longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

b) la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

c) les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du tracé et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en

long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en viaduc, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan en long que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les ponts pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de ponts d'entretien.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante centimètres ($1^m,44$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre les bords extérieurs des rails et l'arête supérieure du ballast sera de soixante-quinze centimètres ($0^m,75$) au moins.

La largeur ou couronne du profil en travers sera de cinq mètres ($5^m,00$).

La compagnie établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui sont nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne devra être inférieur à trois cents mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront faites en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres ($0^m,015$) par mètre.

La partie horizontale de cent mètres ($100^m,00$) au moins devra être ménagée entre les fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux sur le même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au minimum que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifica-

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées et consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qui conviendront d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

25. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions administratives concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

26. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet. Le contrôle et la surveillance de l'administration préfectorale auront pour objet d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes et redevances déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, et nécessaires pour satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions énoncées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet fera dresser et exécuter.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des ponts, viaducs en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues aux ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

- 1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;
 - 2° Les voitures de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes et des dossiers rembourrés;
 - 3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossier. Les banquettes et les dossiers devront être inclinés et les dossiers sont élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.
- L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.
- Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.
- Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des messageries de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.
- La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre aux règlements sur la matière.
- Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.
22. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.
- Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu des règlements seront à la charge de la compagnie.
- La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.
- Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.
- Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.
- Le nombre des trains de voyageurs desservant toutes les stations et haltes sera au moins de trois par jour dans chaque sens. Ces trains pourront être mixtes. Toutefois, le nombre de ces trains pourra être réduit à deux dans chaque sens, si le revenu net de l'exploitation est inférieur et tant que ce revenu sera inférieur à quatre pour cent du capital effectif dépensé par la compagnie concessionnaire sous forme d'actions et d'obligations. La compagnie pourra d'ailleurs être autorisée par le préfet à transformer, dans chaque sens, un de ces trois trains en un train direct ne desservant que les stations ou haltes principales.
23. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.
- Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-quinze ans. Elle commencera à courir le 1^{er} janvier 1877 et finira le 31 décembre 1972.
- Toutefois, si la ligne est terminée et reçue avant le 1^{er} janvier 1877, la compagnie sera autorisée, sans dérogation au paragraphe précédent, à l'exploiter aux conditions de la concession.
35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le

chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et des stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de direction, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les machines, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, le matériel de culture des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie ne requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le prix net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net moyen des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait besoin d'aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de vingt mille francs qui aura été déposée, ainsi qu'il est dit à l'article 65, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

38. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera procédé, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on fera sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des frais du chemin de fer déjà livrés à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Si cette seconde adjudication reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchu de ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie

ablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances sont mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire en vertu du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux (1^{re} classe).....
Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres et munies de banquettes et dossiers rembourrés (2^e classe).....
Voitures couvertes et fermées à vitres (3^e classe)....
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.
Les enfants transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0^e 30^e)

Petite vitesse.

Vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....
Porcs.....
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....
Tous les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....

Marchandises transportées à petite vitesse.

Alcools. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Céréales. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....
Café. — Miel. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Scieries. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Bois-

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 100
0 050	0 025	0 075
0 037	0 018	0 055
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 30	0 20	0 50
0 09	0 07	0 16

sons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres.
 — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées...
 3^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Mincrais
 autres que le minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons.
 — Meulîères. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Betteraves à sucre.
 4^e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais.
 — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Mincrais de fer. — Cailloux et sables.

3^e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 00	1 50	4 50
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 00	1 00	3 00

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur.....

Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de troisième classe.

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

4^e SERVICE DES POMPES FUNÉBRES ET TRANSPORT DE CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 50	0 30	0 80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 11	0 30

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 08	0 06	0 14
0 07	0 05	0 12
0 06	0 04	0 10
0 15	0 10	0 25
0 20	0 10	0 30
2 25	1 50	3 75
3 00	1 50	4 50
1 35	0 90	2 25
2 00	1 00	3 00
0 18	0 14	0 32
0 25	0 15	0 40
0 20	0 10	0 30
0 10	0 08	0 18
0 50	0 30	0 80
0 18	0 11	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu, sur la ligne principale, d'après le nombre de kilomètres qui y seront parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à quatre kilomètres, elle sera comptée pour quatre kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite masse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Néanmoins, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établis : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

2. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train composé de voyageurs devra contenir des voitures des trois classes définies à l'article 41 en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux, pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie.

3. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place. La franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera limitée à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

4. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

5. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes.

6. Néanmoins la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au plus, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

7. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

A l'or et à l'argent, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Néanmoins, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie.

geries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigènes.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

48. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'origine, au point de départ et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

49. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de première classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de quatre heures après l'arrivée du même train;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux et sur la proposition de la compagnie, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant d'hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

11. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de trois, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et les destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et sans frais le factage et le camionnage des marchandises.

12. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

13. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, ni leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent pour des charges.

14. Le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, ses propres moyens de transport.

15. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

16. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie pourra être tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième,

la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de la première classe définie à l'article 31, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, et aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de ligne ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance de la ligne, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

56. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes ou dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, d'accord avec la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, l'usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de troisième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à vingt centimes par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes détenus recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

La compagnie devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite.

57. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, l'espace nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le matériel télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques l'assistance de tous les accidents qui pourraient survenir à ces fils et appareils, et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront le droit de raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie. La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Dans le cas où le Gouvernement ou le département ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui est l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, à laquelle cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments matériels de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Les compagnies qui se serviraient d'un matériel qui ne serait pas sa propriété seraient tenues d'une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager le coût des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'établissements commerciaux, qui, offrant de se soumettre aux conditions ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'établissements, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le

contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines à la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements autorisés ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier kilomètre compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résultent lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et supprimer la soudure.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix de douze centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excède le premier kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

La compagnie percevra en outre, pendant un délai de dix ans, un droit d'embranchement fixe de trente centimes par tonne; le délai de dix ans courra à partir de la date où la circulation sur l'embranchement aura été autorisée par le préfet. Sont exempts de ce droit les propriétaires de mines ou d'usines qui auront contribué à la construction du chemin de fer, à la construction duquel ils ont obtenu une subvention agréée par le préfet, à la construction duquel ils ont obtenu la concession de la taxe d'embranchement sera, d'ailleurs, soumise aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs et destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être considéré comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de cinq mille kilogrammes.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

22. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les autres, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

23. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, seront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

24. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de matériel de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

25. En vue de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale, une somme de cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

26. La compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

27. Pour tenir lieu du cautionnement de l'entreprise, et conformément à la décision de la commission départementale du conseil général, les concessionnaires ont souscrit un engagement de verser dans la caisse du trésorier général, à première réquisition, une somme de vingt mille francs.

28. La compagnie devra faire élection de domicile à Épinal pour ses rapports avec l'administration.

29. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Vosges.

30. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Vosges, sauf recours au Conseil d'État.

31. Les frais d'enregistrement sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait à Épinal, le 20 décembre 1872, pour être joint au traité en date de

Approuvé :

Signé SIDROT.
E. CHAPPUY.
F. AUBRY.
PAYOTTE.
GRANDGEORGE.

Signé LENGLET.
GÉRARD.
TOURTEL.
GASPARD.
E. LEJEUNE.

Signé A. ÉVRARD.
P. ÉVRARD.
BASTIEN.
Gaëtan DELMAS.
ULENS.

Approuvé :

Pour le Préfet des Vosges en congé :

Le Secrétaire général,

Signé DANICAN-PHILIDOR.

Lu et approuvé conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 5 mars 1872, enregistré sous le n° 160.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3511. — *DÉCRET qui détermine la nomenclature des Matières considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.*

Du 12 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 18 juin 1870, sur le transport des marchandises dangereuses par eau et par voies de terre autres que les chemins de fer;

Vu notamment les articles 1 et 2, ainsi conçus :

« Art. 1^{er}. Quiconque aura embarqué ou fait embarquer sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime ou à la navigation sur rivières et canaux, expédié ou fait expédier par voie de terre des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sans en avoir déclaré la nature au capitaine, maître ou patron, au commissionnaire expéditeur ou au voiturier, et sans avoir apposé des marques apparentes sur les emballages, sera puni d'une amende de seize francs à trois mille francs.

« Cette disposition est applicable à l'embarquement sur un navire étranger dans un port français ou sur un point quelconque des eaux françaises.

« Art. 2. Un règlement d'administration publique déterminera :

« 1° La nomenclature des matières qui doivent être considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies;

« 2° La forme et la nature des marques à apposer sur les emballages;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie sont divisées en deux catégories :

1° Les matières explosibles ou très-dangereuses, et dont le transport exige les plus grandes précautions;

2° Les matières inflammables et comburantes ou moins dangereuses, mais dont il importe cependant de soumettre le transport à des précautions spéciales.

2. Les matières de la première catégorie sont contenues dans la nomenclature suivante :

Nitroglycérine.

Dynamite.

Picrates.

Coton-poudre.

Coton azotique (pour collodion).

Fulminates purs ou mélangés.

Amorces.

Mélanges de chlorates et d'une matière combustible.

Poudres et cartouches de guerre, de chasse et de mine.

Pièces d'artifice.

Mèches de mineur.

3. Les matières de la deuxième catégorie sont désignées dans la nomenclature ci-après :

Phosphore.

Allumettes.

Sulfure de carbone.

Suif.

Alcoolon liquide.

Huiles brutes de pétrole, de schiste, de boghead, de résine.

Essences et huiles lampantes de pétrole.

Essences et huiles lampantes de schiste.

Essences et huiles lampantes de boghead.

Essences et huiles lampantes de résine.

Essence de houille, benzine, toluène.

Acide nitrique monohydraté.

Les substances de la première catégorie seront désignées par des marques de couleur rouge.

Les substances de la deuxième catégorie seront désignées par des marques de couleur verte.

Ces marques seront, ou bien tracées au pinceau en couleur à l'huile, ou formées d'une peau ou étoffe solide quelconque.

Leur surface sera au moins d'un décimètre carré.

Les caisses renfermant les matières dangereuses de l'une ou de l'autre catégorie porteront une de ces marques sur chacune de leurs surfaces.

Les colis ont moins d'un décimètre cube, une seule marque suffira et devra être visible sur deux des faces au moins.

Quand les matières seront renfermées dans des fûts, les marques seront peintes sur quatre points opposés et symétriques.

Quand les matières seront renfermées dans des touries, bombes ou flacons emballés ou non dans des paniers, les marques seront en bois peint ou en étoffe, ou en peau, et appliquées en quatre points opposés et symétriques.

Dans le cas où les colis seraient extérieurement de couleur rouge ou verte, la marque rouge sera entourée d'un liséré vert au moins de deux centimètres de largeur, et la marque verte d'un liséré rouge de même dimension.

Il n'est pas dérogé aux dispositions de l'article 10 du décret du 22 mai 1873⁽¹⁾, relatives au transport des essences inflammables de pétrole pour le commerce de détail.

Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 12 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3512. — DÉCRET qui crée un Conseil de Prud'hommes à Poitiers.

Du 12 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 1^{er} juin 1853, concernant les conseils de prud'hommes;

Vu la délibération de la chambre consultative des arts et manufactures de Poitiers, en date du 21 juin 1873;

Vu la délibération du conseil municipal de la même ville, en date du 25 juillet suivant;

Vu les avis du préfet de la Vienne, en date du 1^{er} septembre 1873 et du 12 mars 1874;

Vu la lettre du garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 19 décembre 1873;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est créé à Poitiers un conseil de prud'hommes qui sera composé de la manière suivante :

CATÉ- GORIES.	INDUSTRIES.	SOMME de	
		patrons.	ouvriers.
1 ^{re} .	Filatures de chanvre et de lin, tissus, tisserands, fonderies de fer et de cuivre, mécaniciens de machines agricoles et autres, entrepreneurs de serrurerie, maréchaux, cloutiers, taillandiers, ferblantiers, fabricants de pompes, horlogers, bijoutiers, tourneurs en cuivre et bois, imprimeurs lithographes, imprimeurs en caractères.....	3	
2 ^e .	Entrepreneurs de maçonnerie et de travaux publics, carriers, tailleurs de pierres, marbriers, sculpteurs, plâtriers, fabricants de chaux et briques, poterie, chaudronniers, fumistes, couvreurs, charpentiers, ébénistes, charrons, fabricants de voitures, carrossiers, peintres en bâtiments.....	3	
3 ^e .	Tanneurs, apprêteurs de peaux de chevreaux, d'oies; bourniers, gantiers, chamoiseurs, cordiers, fabricants de chaussures, sabotiers, couturières, lingères, modistes, tailleurs, chapeliers, teinturiers, tapissiers, cartonners, relieurs, miroitiers, confiseurs, distillateurs, fabricants de liqueurs, d'huile et de résine; fabricants de chandelles et bougies.....	2	1
		8	1
		16	

2. La juridiction du conseil de prud'hommes de Poitiers s'étendra à tous les établissements industriels désignés ci-dessus et dont le siège sera situé sur le territoire de cette ville.

Seront justiciables dudit conseil les fabricants, entrepreneurs et chefs d'atelier qui seront à la tête desdits établissements, ainsi que les contre-maîtres, ouvriers et apprentis qui travailleront pour eux, quel que soit le lieu du domicile ou de la résidence des uns et des autres.

3. Aussitôt après son installation, le conseil de prud'hommes de métiers préparera et soumettra à l'approbation du ministre de l'agriculture et du commerce un projet de règlement pour son régime intérieur.

4. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 12 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3513. — *DÉCRET qui ouvre le Bureau des Douanes de la Nouvelle (Aude) au transit des Marchandises non prohibées.*

Du 28 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 1^{er} septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Sur la loi du 9 février 1832;

Sur l'article 4 de la loi du 5 juillet 1836, qui confère au Gouvernement le droit de déterminer les bureaux de douane qui seront ouverts au transit de certaines marchandises,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le bureau des douanes de la Nouvelle (Aude) est ouvert au transit des marchandises non prohibées.

2. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3514. — *DÉCRET qui établit un Droit sur les Chiens de forte race à l'exportation par la frontière de terre.*

Du 5 Septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 6 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Considérant la nécessité de réprimer la fraude qui s'exerce sur les frontières de terre au moyen des chiens;

Vu l'article 34 de la loi du 17 décembre 1814, portant que des ordonnances pourront, provisoirement et en cas d'urgence, permettre ou suspendre l'exportation des produits du sol et de l'industrie nationale, déterminer les droits auxquels ils seront assujettis, et que toutes les dispositions ordonnées et exécutées en vertu dudit article seront présentées, sous forme de projet de loi, aux Chambres, avant la fin de leur session, si elles sont assemblées, ou à la session la plus prochaine, si elles ne le sont pas.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est établi sur les chiens de forte race, à l'exportation par la frontière de terre, un droit de six francs par tête, décimé.

Seront considérés comme chiens de forte race ceux qui ont plus de trois cent vingt-cinq millimètres ou plus de hauteur au milieu de l'échine.

2. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 5 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
Signé L. GRIVANT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3515. — *DÉCRET qui rapporte celui du 29 août 1874, relatif à l'importation des Grains et Farines.*

Du 11 Septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 13 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu l'article 34 de la loi du 17 décembre 1814 ;

Vu le décret du 29 août 1873⁽¹⁾, qui exempte provisoirement les grains et minerais importés en France de la surtaxe d'entrepôt établie par l'article 3 de la loi du 30 janvier 1872,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les dispositions du décret du 29 août 1873 sont et demeurent rapportées à partir du 1^{er} octobre prochain.

Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 11 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

516. — DÉCRET qui transporte du Budget du Ministère des Travaux publics celui du Ministère de l'Agriculture et du Commerce, exercice 1874, une somme de 11,000 francs, destinée aux Travaux de grosses réparations de l'établissement thermal de Vichy.

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 29 décembre 1873⁽²⁾, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice ;

Vu les décrets des 5 mars et 2 septembre 1874, qui ont ouvert au ministère des travaux publics, chapitre X de la première section du budget de l'exercice 1874 (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*), un crédit de cinquante-cinq mille francs à titre de fonds de concours versés par la compagnie fermière de l'établissement thermal de Vichy ;

Considérant qu'une somme de onze mille francs, à prélever sur le crédit de cinquante-cinq mille francs ouvert par les décrets des 5 mars et 2 septembre 1874⁽³⁾, est destinée aux travaux de grosses réparations de l'établissement thermal ci-dessus désigné ; que ces travaux s'exécutent sous l'autorité du ministère de l'agriculture et du commerce, qui doit, par là même, ordonner directement le paiement des sommes qui y sont affectées ; qu'il y a lieu, dès lors, de transporter au budget du ministère de l'agriculture et

⁽¹⁾ Bull. 152, n° 2329.

⁽²⁾ Bull. 190, n° 2849.

⁽³⁾ Bull. 226, n° 3443.

du commerce, chapitre XI (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*), ladite somme de onze mille francs,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Les crédits ouverts au ministre des travaux publics, pour l'exercice 1874, au chapitre X de la première section du budget du ministère des travaux publics (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État*), par la loi du 29 décembre 1873 et par les crédits des 5 mars et 2 septembre 1874, et montant ensemble à quatre-vingt-cinq mille francs, sont réduits d'une somme de onze mille francs (11,000^f).

Cette somme est transportée au budget du ministère de l'agriculture et du commerce, exercice 1874, chapitre XI (*Entretien des établissements thermaux appartenant à l'État. — Subvention aux établissements particuliers d'eaux minérales*), et ajoutée au crédit de deux cent cinquante-six mille six cent soixante et un francs quatre-vingt-cinq centimes déjà inscrit à ce chapitre, lequel est ainsi porté à deux cent soixante-sept mille six cent soixante et un francs quatre-vingt-cinq centimes.

2. Les ministres des travaux publics, de l'agriculture et du commerce et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 19 Septembre 1874.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Signé M^{re} DE MAC MAHON
Le Ministre des travaux publics,
Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3517. — *Décret qui ouvre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au Trésor pour l'achèvement du Chemin de fer de Prades à Prades.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitre, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit d'une pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics ».

publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu des ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées en emploi sur l'exercice expiré ;

la loi du 21 mai dernier, qui alloue à la compagnie du chemin de fer de Perpignan à Prades la somme de cent soixante-dix mille cent soixante-cinq francs, formant le solde de la subvention accordée par l'État à ladite compagnie, et qui doit servir, avec d'autres ressources, à l'achèvement de ce chemin par l'administration du séquestre ;

le récépissé du caissier payeur central du ministère des finances, datant qu'il a été versé à sa caisse, le 6 août dernier, la somme précitée de cent soixante-dix mille cent soixante-cinq francs, par le receveur central du département de la Seine, qui en a reçu lui-même le montant en versement, tant en obligations de la compagnie susnommée qu'en numéraire ;

la lettre du ministre des finances, en date du 15 septembre 1874,

ARRÊTÉ :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre XLIII (*Travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de cent soixante-dix mille cent soixante-cinq francs (170,165^f), applicable à l'achèvement du chemin de fer de Perpignan à Prades.

Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales affectées précédemment et qui ont été versées au trésor à titre de concours.

Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre des travaux publics,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3518. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par la Chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un Bassin à flot au Port de cette ville.

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le proposition du ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitre, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget; les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même autorisation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi à l'exercice expiré; »

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire à l'État une avance montant à dix millions de francs pour la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux;

Vu la déclaration du trésorier payeur général du département de la Gironde, constatant qu'il a été versé au trésor, le 6 juillet dernier, une nouvelle somme de cinq cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance autorisée de dix millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 20 août 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, chapitre xxxvii (*Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de cinq cent mille francs (500,000^f), applicable à la construction d'un bassin à flot au port de Bordeaux.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spécialement versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avances faites par la chambre de commerce de Bordeaux.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre des finances,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3519. — *DÉCRET qui modifie la limite de la Zone des fortifications du Fort Saint-Nicolas, à Marseille.*

Du 2 Octobre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

les lois des 10 juillet 1791, 17 juillet 1819 et 10 juillet 1851, concernant le classement et la conservation des places de guerre et postes militaires;

le décret du 10 août 1853⁽¹⁾, portant règlement d'administration publique sur les mêmes objets;

notamment l'article 6 de la loi du 10 juillet 1851 et l'article 6 du décret du 10 août 1853, relatifs aux réductions qu'il est possible d'apporter à l'étendue de la zone des fortifications;

le décret du 30 mai 1863⁽²⁾, qui a homologué le bornage de la zone des fortifications du fort Saint-Nicolas, à Marseille;

l'avis du comité des fortifications, en date du 19 mars 1867;

considérant que l'exécution d'une gare maritime au sud du bassin du port et à l'est du fort Saint-Nicolas rend nécessaire la réduction de cette zone, et que cette réduction peut être opérée sans inconvénient pour la défense et les intérêts du service militaire,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La limite de la zone des fortifications du fort Saint-Nicolas, à Marseille, est modifiée du côté de l'est suivant le tracé indiqué par un liseré jaune sur le plan du chef du génie, en date du 1^{er} septembre 1874.

Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 2 Octobre 1874.

Signé M^{al} DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^{al} E. DE CISSEY.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 91, n° 780 et Bull. 105,

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 1124, n° 11,362.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3520. — **DÉCRET** qui reporte à l'exercice 1874 une portion du Crédit ouvert au *Ministre des Affaires étrangères*, sur l'exercice 1873, à titre de *Fonds concours versés au Trésor*, pour les *frais de reconstruction de l'hôtel du Consulat de France à Tien-Tsin* et de *restauration de l'hôtel de la Légation de France à Pékin*.

Du 9 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères;

Vu les lois de finances des 20 décembre 1872 et 29 décembre 1873, portant fixation des dépenses des exercices 1873 et 1874;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, concernant les fonds versés au trésor pour concourir à l'exécution des travaux publics;

Vu le décret du 25 novembre 1872, portant ouverture au département des affaires étrangères, sur l'exercice 1872, à titre de fonds de concours d'un crédit de quatre cent mille quatre cent trente-trois francs (400,433 fr.) pour frais de reconstruction de la maison consulaire de France à Tien-Tsin et de restauration de l'hôtel de la légation de France à Pékin;

Vu le décret du 19 décembre 1873 ⁽¹⁾, prononçant le report à l'exercice 1873, avec la même affectation, d'une somme de trois cent soixante-sept cent quatre-vingt-un francs trente-six centimes (360,781^{fr} 36^{cs}), disponible sur le crédit ci-dessus spécifié;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 19 septembre 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Sur le crédit de trois cent soixante mille sept cent quatre-vingt-un francs trente-six centimes (360,781^{fr} 36^{cs}) affecté, sur l'exercice 1873, aux frais de reconstruction de l'hôtel du consulat de France à Tien-Tsin et de restauration de l'hôtel de la légation de France à Pékin, il est annulé une somme de trois cent quarante mille sept cent soixante-quatre francs treize centimes (345,764^{fr} 13^{cs}) demeurée sans emploi.

2. Il est ouvert au ministre des affaires étrangères, sur l'exercice 1874, pour le même objet, un crédit de trois cent quarante mille sept cent soixante-quatre francs treize centimes (345,764^{fr} 13^{cs}).

Ce crédit formera le chapitre xvi dudit budget.

3. Il sera pourvu à la dépense au moyen de la somme restée libre sur celle primitivement versée au trésor public à titre de fonds concours.

4. Le ministre des affaires étrangères et le ministre des finances

⁽¹⁾ Bull. 177, n° 2658.

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 9 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé DECAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

321.—*DÉCRET relatif à la cession des Bois de fascinage par l'Administration forestière au Département de la Guerre.*

Du 10 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur l'ordonnance du 24 décembre 1830⁽¹⁾, qui autorise des coupes de bois dans les forêts de l'État pour la défense des places fortes;
Sur le décret du 31 mai 1862⁽²⁾, portant règlement général sur la comptabilité publique;

Considérant qu'il y a intérêt à faire fournir par l'État aux écoles et aux sections d'artillerie, pour les besoins annuels de l'instruction des troupes de cette arme, les bois de fascinage autrefois demandés au commerce,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Les bois de fascinage, piquets, fascines, harts nécessaires pour les exercices annuels des écoles d'artillerie, des corps de troupes isolés de leurs écoles respectives, des directions d'artillerie d'Algérie et des directions assimilées à des écoles d'artillerie, seront coupés dans les forêts de l'État, à moins qu'à raison des distances à parcourir jusqu'au lieu de destination et des frais de transport qui en résulteraient, il ne soit dans l'intérêt de l'État de se les procurer par la voie du commerce.

Lorsque les fournitures devront être faites dans les forêts de l'État, les directeurs des écoles et directions d'artillerie ou les chefs de corps destinataires feront connaître aux agents forestiers les besoins en bois de toute nature, espèces, qualités, dimensions et quantités.

Sur la proposition des agents forestiers locaux, le conservateur délivrera les délivrances dans les forêts les plus voisines des lieux de destination, et, dans le cas où l'état des peuplements, la possibilité des forêts, les dispositions des aménagements ne permettraient pas de délivrer tout ou partie des bois, des essences, dimensions et qualités désignées, il en informera, sans retard, les directeurs ou chefs de corps militaires.

Les coupes seront faites par les soins de l'administration fo-

restière, à moins que la proximité du lieu ne permette d'employer des hommes de troupe sans les obliger à découcher.

L'administration des forêts ne pourra jamais réclamer le concours des hommes de troupe s'il est reconnu que le service ou l'instruction doive en souffrir.

5. Les transports seront faits par les soins de l'artillerie toutes les fois que la proximité du lieu lui permettra de ne pas faire décamper le détachement.

6. Quand les coupes et les transports seront exécutés par les soins de l'administration forestière, le montant des frais sera remboursé par le département de la guerre.

7. Les transports par chemins de fer seront exécutés par les soins de l'administration forestière et donneront lieu à remboursement.

8. La valeur des bois cédés sera remboursée par l'administration de la guerre, par voie de virement de compte.

9. Les dispositions qui précèdent seront également applicables aux bois de bourdaine à exploiter dans les forêts de l'État, et de délivrance sera demandée par les directeurs des poudreries de guerre.

10. Les ministres des finances, de l'intérieur et de la guerre, chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Journal officiel.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de la guerre, chargé,
par intérim, du département de
l'intérieur,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Signé G^{re} E. DE C...

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3522. — *DÉCRET qui modifie celui du 29 août 1874, sur l'organisation de la Justice musulmane.*

Du 10 Octobre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 14 octobre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'article 8 du décret du 29 août 1874 ⁽¹⁾, sur l'organisation de la justice en Kabylie, est complété ainsi qu'il suit :

⁽¹⁾ Bull. 225, n° 3430.

Entre indigènes arabes ou kabyles, les tribunaux de Tizi-Ouzou de Bougie, siégeant soit en première instance, soit en appel, sont composés de deux magistrats français, et d'un assesseur arabe ou kabyle, si le litige existe entre Arabes ou Kabyles seulement; si le litige existe entre Arabes et Kabyles, ces tribunaux seront composés de trois magistrats français, d'un assesseur arabe et d'un assesseur kabyle. Pour les appels des jugements rendus par ces tribunaux, la cour et le tribunal de Constantine seront composés de trois magistrats français et de deux assesseurs arabes ou kabyles, si le litige existe entre Arabes ou Kabyles seulement; si le litige existe entre Arabes et Kabyles, de trois magistrats français, d'un assesseur arabe et d'un assesseur kabyle.

Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

5523. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre de l'Intérieur un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor, pour l'exécution des Travaux télégraphiques.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi de finances du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1874;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, concernant les fonds de concours;

Vu l'état ci-annexé des sommes encaissées à ce titre pour concourir à l'exécution de travaux télégraphiques;

Vu l'avis du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit de cent dix mille deux cent onze francs vingt-sept centimes (110,211^f 27^c), applicable comme suit au service télégraphique :

CHAP. VIII. Matériel des lignes télégraphiques.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par le présent décret

au moyen des ressources spéciales résultant des versements faits au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances.

Signé MATHIEU-BODÉ.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux sur les lignes télégraphiques.

DÉPARTEMENTS.	MOTIFS DES VERSEMENTS.	MONTANT des versements effectués.
BUDGET ORDINAIRE.		
CHAPITRE VIII.		
MATÉRIEL DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.		
Ain	Etablissement du bureau télégraphique de Chalamont	1,140
	Idem de Villars	950
	Idem de Saint-André-de-Corcy	950
	Idem de Marlieux	950
	Idem de Condé-en-Brie	1,000
	Idem d'Oulchy-le-Château	1,000
Aisne.	Idem de Saint-Michel	600
	Idem d'Hirson	1,000
	Idem d'Origny	750
	Idem de Crécy-sur-Serre	800
Alpes (Basses-).	Idem d'Oraison	1,300
Alpes (Hautes-).	Idem de Serres	1,150
	Idem de Veynes	1,150
Alpes-Maritimes.	Idem de l'Escarène	400
Ardennes	Idem de Margut	1,300
	Idem de Bévilly	800
Ariège.	Idem de Saint-Ybars	1,400
Calvados	Idem de Blangy	1,300
Charente-Inférieure.	Idem de Saint-Fort-sur-Gironde	1,500
	Idem de Levic	700
Corse.	Déplacement du bureau télégraphique de Petreto-Bicchisano	300
	Etablissement du bureau télégraphique de S ^{te} -Lucie-de-Tallano	700
Côte-d'Or	Idem de Montbard	300
Garonne (Haute-).	Idem de Montrejeau	1,000
	Idem de Caraman	2,300
	Idem de Valence	1,000
Gers.	Idem d'Aignan	900
	Idem de Lamarque	1,000
Gironde	Idem de Ludon	600
Ille-et-Vilaine.	Idem de Saint-Méen	300
	Idem de Bain	300
	Idem de Prissac	790
Indre	Idem d'Argenton	1,917
	Idem de la Côte-Saint-André	2,800
Isère.	Idem de Saint-Jean-de-Bournay	2,724
	Idem de Pont-en-Royans	1,180

DÉPARTE- MENTS.	NOTIFS DES VERSEMENTS.	MONTANT des versements effectués.
Landes...	Établissement du bureau télégraphique de Roquefort.....	1,600 ⁰⁰
Maine- et-Loire.	Idem de Beaupréau.....	2,276 40
Mayenne...	Idem de Régnéville.....	1,200 00
Morbihan...	Idem de Saint-Pair.....	480 00
Nantes...	Idem de Fismes.....	3,257 70
Nord...	Idem de Poissons.....	840 00
Oise (Seine- et-Loire).	Idem de Châteauvillain.....	1,800 00
Orne...	Idem de Badonviller.....	1,453 20
Paris...	Idem de Condé-en-Barrois.....	393 00
Seine- et-Marne...	Idem de Ferrières-la-Grande.....	540 00
Seine...	Idem de Tourouvre.....	720 00
	Idem de Bertincourt.....	1,045 50
	Idem.....	1,431 00
	Idem.....	388 50
Pas- de-Calais.	Idem de Bourlon.....	600 00
	Idem.....	60 00
	Établissement de diverses lignes télégraphiques de Pont-sans- Pareil à Ardres, Nordausques, Zudausques, Ferlinghem et Guines.....	2,034 65
Puy- de-Dôme.	Établissement du bureau télégraphique de Sauxillanges.....	733 20
Seine Inférieure).	Idem de Vitrey.....	1,080 00
	Idem de Cintrey.....	936 00
	Idem de Morey.....	1,476 00
	Idem d'Autrey.....	1,224 00
Seine et-Marne).	Idem de Taninges.....	1,864 00
	Idem de Samoëns.....	1,320 00
	Idem de Mieussy.....	200 00
	Travaux sur les lignes télégraphiques des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.....	12,385 41
	Idem du Nord.....	12,087 41
	Idem d'Orléans.....	1,869 75
	Idem d'Orléans à Rouen.....	394 85
	Idem de l'Est.....	177 25
	Idem d'Orléans à Châlons.....	45 00
	Idem de l'Ouest.....	35 00
	Idem d'Alençon à Condé-sur-Huisne.....	30 50
	Idem de la Vendée.....	5 50
	Établissement d'une ligne télégraphique reliant entre elles les raperies de Bray-sur-Seine.....	1,838 39
Seine- et-Oise.	Établissement du bureau télégraphique de Soisy-sur-École.....	851 10
Seine...	Idem d'Airaines.....	1,452 00
Seine...	Idem de Vabre.....	3,383 70
Seine...	Idem de Cadene.....	960 00
Seine...	Idem de Sainte-Hermine.....	1,620 00
Seine...	Idem de Charronx.....	1,200 00
Seine...	Idem de Saint-Valérien.....	726 41
Seine...	Idem de Ravières.....	996 00
	Idem de Noyers.....	2,365 80
	TOTAL.....	110,211 27

pour être annexé au décret du 14 octobre 1874.

Le Ministre de l'intérieur.

Pour le Ministre et par délégation :

Le Directeur du secrétariat et de la comptabilité,

Signé F. NORMAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3524. — *DÉCRET qui convoque les Électeurs des départements de la Drôme du Nord et de l'Oise, à l'effet d'élire des Députés à l'Assemblée nationale.*

Du 14 Octobre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 15 octobre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 15 mars 1849, les décrets organique et réglementaire du 2 février 1852 ⁽¹⁾, les lois des 10 avril et 2 mai 1871, et celle du 18 février 1873;

Vu le décret du Gouvernement de la défense nationale, en date du 21 février 1871 ⁽²⁾, et le décret du Président de la République, en date du 21 février 1873 ⁽³⁾, portant convocation de divers collèges électoraux;

Vu la démission de M. Dapuy, député du département de la Drôme;

Attendu le décès de M. de Brigode, député du département du Nord, et de M. Perrot, député du département de l'Oise,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les électeurs des départements de la Drôme, du Nord et de l'Oise sont convoqués pour le dimanche 8 novembre prochain à l'effet de pourvoir au siège de député à l'Assemblée nationale dans chacun de ces départements.

2. Les opérations électorales auront lieu suivant les formes prescrites par le décret du 2 avril 1873 ci-dessus visé.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3525. — *DÉCRET qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie un crédit sur l'exercice 1874, représentant une somme versée au Trésor par le département de Constantine pour sa participation dans les dépenses de l'Exposition permanente des produits de l'Algérie à Paris.*

Du 17 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

⁽¹⁾ x^e série, Bull. 488, n° 3636 et 3637.

⁽²⁾ xii^e série, Bull. 124, n° 1887.

⁽³⁾ xii^e série, Bull. 41, n° 274.

sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie;
 sur la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et dépenses ordinaires de l'exercice 1874;
 sur l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;
 sur l'article 52 du décret du 31 mai 1862⁽¹⁾, sur la comptabilité publique;
 sur le décret du 10 novembre 1856⁽²⁾;
 sur l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;
 sur le récépissé (n° 1020), en date du 14 août 1874, constatant le versement, à titre de fonds de concours, dans la caisse du trésor public, d'une somme de quinze cents francs (1,500^f), représentant la participation du département de Constantine dans les dépenses de l'exposition permanente des produits de l'Algérie à Paris;
 sur l'avis du ministre des finances.

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au budget ordinaire de l'exercice 1874, un crédit supplémentaire de quinze cents francs (1,500^f), pour la participation du département de Constantine dans les dépenses de l'exposition permanente des produits de l'Algérie à Paris en 1874.
 Le chapitre III dudit budget est augmenté de pareille somme de quinze cents francs.

Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit susmentionné au moyen des ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 17 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU BODET.

Signé G^{re} DE CHARAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3526. — DÉCRET qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire pour les dépenses du Gouvernement général de l'Algérie.

Du 17 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 1045, n° 10,527.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 440 n° 4170.

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu les lois des 16 septembre 1871 (article 32), 30 mars 1872 (article 16) et 20 décembre 1872 (article 16);

Vu la loi de finances du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général de l'exercice 1874;

Le Conseil d'Etat entendu;

De l'avis du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre de l'intérieur, sur l'exercice courant, au delà des crédits ouverts par la loi du 29 décembre 1873, pour les dépenses du gouvernement général civil de l'Algérie, un crédit supplémentaire de cent cinquante-trois mille cinquante francs cinquante-cinq centimes (153,055' 55'), applicable au chapitre v (*Prisons*).

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget de cet exercice.

3. Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

4. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 17 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MAYHEU-BODET.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3527. — **DÉCRET** qui rend applicable à l'Algérie l'article 25 de la loi du 29 décembre 1873, relatif au recouvrement des Amendes et Condamnations pécuniaires.

Du 17 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'ordonnance du 22 juillet 1834 ⁽¹⁾, article 4;

Vu l'article 25 de la loi de finances du 29 décembre 1873, ainsi conçu :

« A partir du 1^{er} janvier 1874, les percepteurs des contributions directes seront substitués aux receveurs de l'enregistrement pour le recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires autres que celles concernant les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, le notariat et la procédure civile.

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie 1^{re} section, Bull. 324, n° 545a.

Sont maintenues toutes les dispositions des lois qui ne sont pas contraires au paragraphe précédent; toutefois, les porteurs de contraintes pourront remplacer les huissiers pour l'exercice des poursuites.

Un règlement d'administration publique déterminera, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour assurer l'exécution du présent article;

Considérant qu'il y a lieu de rendre les dispositions de l'article 25 précité applicables en Algérie;

Sur le rapport des ministres de l'intérieur et des finances, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈT :

Art. 1^{er}. Les receveurs des contributions diverses sont substitués aux receveurs de l'enregistrement, en Algérie, pour le recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires autres que celles concernant les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, notariat et la procédure civile. Toutefois, le service des amendes est centralisé par les trésoriers payeurs d'Algérie, conformément au mode suivi en France par les trésoriers payeurs généraux à l'égard des opérations effectuées par les percepteurs.

Les porteurs de contraintes, en Algérie, pourront remplacer les huissiers pour l'exercice des poursuites en matière d'amendes et de condamnations pécuniaires.

Sont, d'ailleurs, maintenues toutes les dispositions des lois et règlements qui régissent ce service.

2. La remise du service des amendes aux trésoriers payeurs d'Algérie et aux receveurs des contributions diverses aura lieu à l'époque qui sera ultérieurement déterminée par le ministre des finances.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances, ainsi que le gouverneur général civil de l'Algérie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 17 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

N° 3528. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissaire spécial de police de Moûtiers (Savoie) est étendue sur les communes de Bozel, Aime, Salins, Brides-les-Bains et Aigue-Blanche.

La juridiction du commissaire spécial de police de Lagny (Seine-et-Marne) est étendue sur les communes de Thorigny et de Pomponne.

Il est créé à la Mure (Isère) un commissariat spécial du police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Souville, Sousville, Pierre-Châtel, la Motte-d'Aveillans et la Motte-Saint-Martin.

La juridiction du commissaire central de police d'Aix (Bouches-du-Rhône) est étendue sur la commune de Tholonet.

La résidence du commissaire de police de Coursan (Aude) est transférée à Cuxac-d'Aude.

Il est créé à Pont-du-Château (Puy-de-Dôme) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celle de Lempdes, Courrion, Dallet, les Martres-d'Artières, Lussat et le camp de Pont-du-Château. (*Versailles, 2 Juin 1874.*)

N° 3529. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. Bernard (*Claude*), cultivateur, né le 2 février 1845, à Labement-Sainte-Colombe, arrondissement de Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), y demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Jannin*, et à s'appeler, à l'avenir, *Bernard Jannin*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'Etat. (*Versailles, 25 Septembre 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 31^{er} Octobre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 231.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

30. — *Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession d'un Canal d'irrigation dérivé de la rivière de la Bourne, dans le département de la Drôme.*

Du 21 Mai 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 27 mai 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un canal d'irrigation dérivé de la rivière de la Bourne et destiné à l'arrosage de la commune située à l'est de Valence (Drôme).

Est approuvée la convention passée, le 7 février 1874, entre le Ministre des travaux publics et MM. Berger (Jean-Pierre), Faure (Pierre) et Duc (Alexandre-Victor), agissant tant en leur nom personnel qu'au nom d'une société locale en formation, ladite convention portant concession à cette société du canal d'irrigation énoncé à l'article 1^{er} ci-dessus, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Mai 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, L. GRIVART,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

XII^e Série.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-quatorze, et le sept février,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et MM. Berger (Jean-Pierre), Faure (Pierre) et Duc (Alexandre-Victor), agissant en leur nom personnel qu'au nom d'une société locale en formation,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède aux sus-nommés, qui l'acceptent, un canal d'irrigation à dériver de la Bourne, de la Lyonne et Cholet, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. La présente concession est faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui courra à partir de la réception provisoire des travaux du canal principal.

3. Tous les frais pour l'établissement du canal, à quelque titre que ce soit, sont supportés exclusivement par la société concessionnaire.

La société concessionnaire supportera également, pendant la durée de la concession, tous les frais d'administration, d'entretien, de réparation, etc. nécessaires pour assurer l'exploitation régulière du canal.

4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à allouer à la société concessionnaire, sur les fonds du trésor, une subvention de deux millions cent mille francs (2,000,000^f).

Toutefois, cette subvention ne sera accordée définitivement qu'après que la société aura justifié de souscriptions déjà réalisées par elle jusqu'à concurrence de cent mille litres (3,000^l) par seconde.

Les deux premiers tiers de la subvention seront affectés au canal principal. À-compte successifs sur cette partie de la subvention ne seront délivrés qu'autant que la société concessionnaire justifiera, au moyen de décomptes visés par les ingénieurs du contrôle du canal, de l'exécution de travaux, acquisitions de terrains et dépenses nécessaires pour une somme triple du montant total de ces à-compte. Le tiers des deux premiers tiers de la subvention sera payé à la société concessionnaire à la réception provisoire du canal, sauf une retenue d'un dixième qui sera remboursée après la réception définitive. Le dernier tiers de la subvention sera payé à la société à la mesure de la réception provisoire de chacun des six groupes de canaux secondaires et tertiaires, sauf une retenue de garantie d'un dixième qui sera remboursée à la réception définitive.

Toutefois, les à-compte et les soldes de la subvention ne seront acquittés que si le montant des crédits prévus au budget, et il ne pourra être demandé aucune indemnité pour retard de paiement.

5. La société concessionnaire percevra à son profit exclusif, pendant la durée de la concession, les produits du canal, redevances et autres, sous quelque forme qu'ils se présentent.

À l'expiration de la concession, la société concessionnaire n'aura plus aucun droit sur le canal; elle le remettra à l'État en bon état d'entretien, avec tous les progrès, développements et additions qu'elle y aura apportés.

Pour assurer l'exécution de cette clause, il sera procédé par les ingénieurs du service hydraulique, concurremment avec les agents de la compagnie, deux ans avant l'expiration du terme, à une reconnaissance des travaux, destinée à constater si ceux-ci sont en bon état d'entretien. Un arrêté du ministre des travaux publics déterminera, dans ce cas échéant, d'après les conclusions des ingénieurs, les travaux à faire pour mettre le canal en état de réception, et fixera le délai dans lequel ces travaux devront être exécutés. À l'expiration de ce délai, si la compagnie n'a pas satisfait aux prescriptions de l'arrêté ministériel, l'État aura le droit de faire exécuter les travaux prescrits et d'en prélever la dépense sur le montant des redevances, qu'il saisira, soit entre les mains des propriétaires usagers, soit dans la caisse du receveur du syndicat auquel elles auraient été transmises, conformément aux articles suivants.

6. La compagnie pourra exiger, en recevant les souscriptions des futurs usagers, que chacun d'eux prenne l'engagement d'adhérer, avec les usagers desservis par le

me canal secondaire, à la formation d'une association syndicale qui sera subordonnée, après son autorisation par le préfet et la mise en eau du canal, à tous les vœux de la compagnie sur ledit canal, dans les conditions suivantes :

L'association syndicale sera tenue, aux termes de ses statuts, dans le cas où la compagnie lui en ferait la demande, de contracter au Crédit foncier de France, par application de la loi du 6 juillet 1860, ou à toute autre banque de crédit, un ou plusieurs emprunts successifs, dont l'intérêt, l'amortissement et les frais ne pourront dépasser le produit des redevances souscrites par les usagers et devenues exigibles après la mise en eau du canal, sauf déduction des frais d'entretien et d'administration de ce canal et de ses dépendances.

Les frais seront évalués, lors du premier emprunt, à une somme fixe réglée de gré ou, en cas de désaccord, par les tribunaux compétents. Si, lors des emprunts subséquents, d'autres canaux tertiaires ou rigoles d'intérêt collectif ont été créés pour l'usage de nouveaux souscripteurs, une réserve supplémentaire sera faite en vue de pourvoir à leur entretien, avant d'affecter les nouvelles redevances au service des annuités.

La mesure que ces emprunts seront réalisés et que le montant en sera remis à la compagnie, celle-ci abandonnera au syndicat l'entière disposition des redevances et des fonds correspondant aux frais, intérêts et amortissement dudit emprunt.

A cet effet, le syndicat restera chargé de faire opérer par son receveur spécial le recouvrement de toutes les redevances afférentes aux immeubles compris dans son périmètre, et ce comptable, après avoir prélevé sur ces encaissements les fonds nécessaires au service des emprunts et ceux destinés au paiement des frais de perception, remettra chaque année le surplus à la compagnie, qui demeurera chargée de pourvoir directement à tous autres frais d'administration, d'entretien, etc.

La compagnie restera, vis-à-vis de chaque syndicat, garante des redevances appliquées au service des emprunts, de telle sorte qu'en cas d'insuffisance de ces redevances, pour quelque cause que ce soit, la compagnie sera responsable et devra y pourvoir.

La compagnie pourra également transférer à chaque association toutes les redevances présentes et à venir qu'elle aurait à percevoir sur les eaux du canal secondaire dans son périmètre, moyennant une somme à forfait dont le montant sera fixé d'avance.

L'association syndicale autorisée se trouvera, par ce fait, subrogée, vis-à-vis de l'État, aux droits de la société concessionnaire, ainsi qu'aux obligations stipulées par les statuts et les charges. Toutes les redevances présentes et futures appartiendront exclusivement à l'association, qui les fera recouvrer par son receveur spécial, sans que le concessionnaire puisse prétendre à dédommagement, quelque élevé que soit le chiffre total des redevances.

Dans tous les cas et quel que soit le contrat intervenu entre la compagnie et les associations syndicales, la compagnie restera chargée de pourvoir à l'entretien du canal principal et de livrer à chaque syndicat, pour la martellière de tête de son canal secondaire, un volume d'eau correspondant à la totalité des redevances successivement souscrites dans le périmètre dudit canal.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Approuvé l'écriture :

Signé BERGER.

Approuvé l'écriture :

Signé FAURE.

Approuvé l'écriture :

Signé DUC.

Fait pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 21 mai 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, FRANCISQUE RIVE, L. GRIVART,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

CADRE DES CHARGES.

Objet du canal.

ART. 1^{er}. Le canal à dériver de la Bourne et, au besoin, de la Lyonne et du Cholet est destiné à l'irrigation, aux usages domestiques et d'agrément, à l'alimentation publique des communes et à la mise en jeu des usines.

Indication générale du tracé du canal principal, des dérivations de la Lyonne et du Cholet et des canaux secondaires.

2. Le canal aura son origine dans la Bourne, à deux cents mètres environ de l'aval en aval de Pont-en-Royans (Isère).

Il se composera d'un canal principal et de canaux secondaires établis sur le territoire des communes suivantes : Pont-en-Royans, Auberives et Saint-Just (Isère), Saint-Nazaire, la Baume-d'Hostun, Eymeux, Beauregard, Chatuzange, Bourgeat, Péage, Alixan, Saint-Marcel, Châteauneuf-d'Isère, Montéliar, Bourg-lès-Val, Valence, Chabeuil, Montvendre, Beaumont, Montéléger, la Vache, Fiancey, Esrom, Montmeyran, Upie et Montoisson (Drôme).

Il sera fait, en outre, s'il est besoin, deux dérivations : l'une dans la Lyonne, l'autre dans le Cholet, son affluent. Ces dérivations, qui amèneront les eaux de la Lyonne et du Cholet dans le canal principal, après avoir franchi la Bourne, traverseront les communes de Saint-Jean-en-Royans, Saint-Thomas et Saint-Laurent (département de la Drôme).

Le canal principal et les canaux secondaires sont figurés par des traits rouges sur le plan général dressé par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées à la date du 4 et 17 février 1860. Ce plan restera annexé au présent cahier des charges.

Le tracé du canal principal, des canaux de dérivation de la Lyonne et du Cholet et des canaux secondaires sera arrêté ultérieurement par l'administration, lors de la présentation du projet définitif.

Volume d'eau à dériver.

3. Le volume d'eau à dériver de la Bourne est fixé à sept mètres cubes par seconde. Pour compléter ce volume en temps d'étiage, il pourra être pris dans la Lyonne et le Cholet un volume d'eau de deux mètres cubes par seconde.

Néanmoins, la compagnie concessionnaire sera tenue, en tout temps, de garantir dans les trois cours d'eau de la Bourne, la Lyonne et le Cholet, en aval des barrages, un débit total de un demi-mètre cube par seconde, au minimum.

Division du périmètre arrosable en zones desservies par le même branchement dérivé du canal principal.

4. Le périmètre comprend vingt-deux mille hectares, dont dix mille cinq cents hectares arrosables. Il est divisé en zones dont chacune est desservie par un canal secondaire spécial dérivé du canal principal.

Obligations de la société concessionnaire et des usagers.

5. 1^{re} La société concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et pertes non-seulement le canal principal, les deux dérivations et les canaux secondaires, mais encore les canaux tertiaires et les rigoles destinées à amener les eaux en surface de chaque propriété à desservir.

2^o L'entretien du canal principal et des deux dérivations sera à la charge de la société concessionnaire.

L'entretien des canaux secondaires, des canaux tertiaires et des rigoles d'irrigation collectif qui en dépendent sera également supporté par elle ; mais elle pourra, moyennant une association aux bénéfices dont les conditions seront réglées par des traités particuliers, mettre cet entretien à la charge des usagers réunis en association syndicale autorisée, dans le périmètre desservi par chaque canal secondaire.

3^o Seront à la charge exclusive des usagers les prises d'eau, rigoles particulières, fossés de versure et de colature et tous autres travaux n'intéressant que leurs propriétés.

Ne sont considérées comme rigoles d'intérêt collectif que les rigoles de distribution qui portent au moins cinq litres préalablement souscrits aux eaux périodiques pour l'irrigation, ou deux décilitres préalablement souscrits aux eaux continues pour les usages domestiques et d'agrément.

La société concessionnaire s'engage aussi à exécuter les travaux de canalisation pour l'alimentation publique des communes, conduites principales et secondaires, ainsi que les branchements, y compris le robinet de jauge, jusqu'à l'entrée de la propriété des abonnés. L'entretien sera à sa charge ou à la charge des usagers, suivant les distinctions établies dans le paragraphe précédent.

Resteront à la charge exclusive des abonnés les travaux en dehors de la voie publique pour la distribution des eaux dans leurs propriétés.

Le canal principal devra être entièrement terminé et mis en état d'être exploité dans un délai de cinq ans, à partir de la loi approuvant la concession.

La société concessionnaire ne sera tenue d'entreprendre les canaux secondaires, rigoles, les rigoles pour les eaux périodiques ou continues et les conduites principales, secondaires et embranchements pour l'alimentation des communes et propriétés privées, qu'autant que l'exécution de ces canaux et conduites lui assurera, au préalable, un revenu de six pour cent du capital à dépenser d'après les devis approuvés par l'administration.

Dans le cas où la somme des redevances préalablement souscrites, capitalisées à six pour cent, serait inférieure à la dépense prévue par les devis approuvés, les propriétaires intéressés, réunis en association syndicale, auront le droit, comme les communes pour leur alimentation, de contraindre la société concessionnaire à exécuter les travaux, mais à la condition de lui payer d'avance le complément de la dépense, sauf remboursement en capital et intérêts par la société concessionnaire, lorsque le chiffre des souscriptions aura atteint la somme qui aurait suffi pour la conduire à l'exécution des travaux. Dans le même cas, la société sera également contrainte à l'exécution des travaux, si les propriétaires intéressés, réunis en association syndicale, souscrivent le complément des redevances nécessaires pour représenter, capitalisées à six pour cent, le chiffre de la dépense prévue. Ils auront alors le droit d'ordonner ces souscriptions, aux prix stipulés par le cahier des charges, dans le délai de ladite association, et la société concessionnaire n'y pourra recevoir de souscriptions nouvelles que lorsque celles-ci auront été entièrement placées.

Les travaux, pour une zone ou pour une commune, une fois commencés, devront être achevés dans le délai de deux ans.

Si les dérivations de la Lyonne et du Cholet n'ont point été exécutées en même temps que le canal principal, la société concessionnaire sera tenue d'en commencer l'exécution aussitôt qu'elle aura recueilli des souscriptions pour cinq mille litres et de les terminer dans le délai de deux ans.

Production et approbation des projets définitifs.

La société concessionnaire devra soumettre à l'approbation de M. le ministre des Travaux publics, dans le cours de l'année qui suivra la loi approuvant la concession, le projet définitif du barrage de prise d'eau et des travaux à exécuter pour la construction du canal principal et des deux dérivations.

Les projets des travaux à exécuter pour la construction des canaux secondaires et rigoles et des rigoles qui en dépendent, et pour l'établissement des distributions d'eau dans les communes, pourront être approuvés par le préfet du département, sur le rapport de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées. Mais si l'exécution de ces travaux devait donner lieu à des acquisitions de terrains nécessitant l'expropriation pour cause d'utilité publique, les projets devraient être soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Dans le cours d'exécution, la société concessionnaire aura la faculté de proposer les modifications qu'elle jugera utiles d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées dans les mêmes formes que les projets.

Rétablissement des voies de communication existantes et du libre cours des eaux.

La société concessionnaire devra construire, à ses frais, des ponts pour la traversée de toutes les voies de communication existantes qui seront rencontrées par les canaux. La largeur de ces ponts entre les parapets sera fixée par l'administration, suivant les circonstances locales. Elle ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à six mètres pour les routes nationales et les chemins de fer, à sept mètres pour les routes départementales, à cinq mètres pour les chemins de grande communication, et à quatre mètres pour les chemins vicinaux.

Il y a lieu de déplacer les routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes ne pourra pas dépasser trois centimètres par mètre pour les routes nationales et

départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration reste libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

La société concessionnaire sera également tenue de rétablir et d'assurer à frais le libre écoulement de toutes les eaux naturelles ou artificielles dont le cours serait détourné ou modifié par ses travaux.

Elle sera tenue également de prendre les dispositions qui seront prescrites par l'administration pour arrêter, autant que possible, les infiltrations d'eau qui proviendraient de ses canaux et d'empêcher ces infiltrations de nuire aux parties basses du territoire.

Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et des chemins de ne pourront être entrepris qu'en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, pourra autoriser le déplacement des routes départementales et des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces routes et chemins et la traversée des cours d'eau.

A la rencontre des routes nationales et départementales et de tous autres chemins publics, la société concessionnaire sera tenue d'établir des chemins et ponts provisoires partout où cela sera nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne pendant l'exécution de ses travaux. Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs et les agents voyers doivent reconnaître et constater, chacun en ce qui le concerne, si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé pour l'exécution de ces travaux provisoires.

Dans le cas où le canal ou ses branches devraient traverser un chemin de fer, ponts, aqueducs ou siphons qui seront construits à cet effet devront être établis de manière à ne jamais interrompre la circulation sur le chemin de fer. La société concessionnaire sera tenue de se conformer à toutes les dispositions qui lui seront prescrites par l'autorité administrative dans l'intérêt de la conservation du chemin de fer et de la sûreté du passage.

Nature et qualité des matériaux.

8. La société concessionnaire emploiera, pour l'exécution des ouvrages qu'elle entreprendra, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité. Les têtes des voûtes, les angles, socles, couronnement et extrémités des radiers des ouvrages d'art seront en moellons de choix proprement bouchés. Toutefois, elle aura le droit de substituer des maçonneries en béton de ciment aux maçonneries ordinaires des ouvrages d'art, et des siphons métalliques aux siphons en maçonnerie.

Les maçonneries ordinaires seront en mortier hydraulique.

Les siphons seront en tôle ou en fonte.

Les pieds-droits, montants et radiers des martellières seront en pierre de taille dure. Les vannes seront en tôle; elles seront pourvues de crics fermés par une vis à double sûreté.

Indemnités de terrains et dommages.

9. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal principal et aux dérivations, aux canaux secondaires et tertiaires, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la société concessionnaire.

Les indemnités dues pour l'établissement des rigoles ou pour obtenir le passage de leurs eaux sur les fonds intermédiaires, à titre de simple servitude, seront payées par la société concessionnaire, sauf à ladite société, à défaut des souscripteurs réunis en association, à poursuivre elle-même, d'office et en leur nom, l'application de la loi du 29 avril 1845.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour dommages d'usines, pour tous dommages quelconques qui seront la conséquence de la concession ou de l'exécution des travaux, seront supportées et payées par la société concessionnaire.

Mais les dommages de toute nature qui pourront résulter de l'emploi des eaux pour les usagers seront à la charge exclusive des usagers.

Contrôle et surveillance de l'administration pour l'exécution et pour l'entretien des travaux.

La société concessionnaire exécutera les travaux par des moyens et des agents de son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le canal principal, avec ses dérivations et ses dépendances, sera toujours maintenu en bon état.

Le canal sera constamment alimenté du volume d'eau nécessaire pour assurer, dans la saison des arrosages, le service régulier des eaux périodiques en quantités égales à celles pour lesquelles les propriétaires auront souscrit, et, dans le cours comme en l'absence de la saison des arrosages, le service régulier des eaux continuera pour l'alimentation publique et privée et pour la mise en jeu des usines, sans toutefois dépasser le volume concédé.

L'entretien dudit canal, de ses dérivations et de ses dépendances sera reconnu annuel, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accident, par les ingénieurs du service.

Pour ce qui concerne cette alimentation, cet entretien et les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, la société concessionnaire demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration, qui pourra y pourvoir d'office, aux frais de la société concessionnaire, après mise en demeure restée sans résultat; le montant des avances ainsi faites sera recouvré au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Réception des travaux.

Après l'achèvement du canal principal ou des deux dérivations, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal de réception ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. La réception définitive aura lieu un an après la réception provisoire.

La société concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire, un cadastre du canal et de ses dépendances et un état descriptif des ponts, siphons et autres ouvrages d'art établis sur son parcours.

Une expédition dûment certifiée du procès-verbal de réception, du bornage, du cadastre et de l'état descriptif sera déposée par la société concessionnaire à la préfecture de la Drôme et au ministère des travaux publics.

Une même opération sera faite après l'achèvement des canaux secondaires et terminaux et des rigoles qui en dépendent, pour chacune des zones qu'ils sont destinés à servir.

La réception sera faite par les ingénieurs du contrôle et le procès-verbal sera homologué par le préfet.

Clauses de déchéance.

Si, dans le délai de deux ans, à dater de la loi approuvant la concession, la société concessionnaire ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux de construction du canal principal, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle pourra être déchue de tous les droits qui lui seront conférés par la loi de concession.

Si, par elle, les travaux ne sont pas terminés dans le délai de cinq ans fixé par l'article 5, et si, malgré les réquisitions qu'il y aurait lieu de lui adresser à l'effet de construire les deux dérivations, les canaux que pourraient réclamer les propriétaires intéressés, elle ne remplit les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, la société concessionnaire encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements par elle contractés, au moyen d'une adjudication ouverte sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du canal déjà terminées à l'exploitation, déduction faite des subventions que la société concessionnaire aurait eues.

Cette adjudication sera prononcée au profit de celui des soumissionnaires qui, après avoir fourni un cautionnement dont le montant sera fixé par le ministre des

travaux publics, offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du cahier des charges. La société évincée recevra de lui le prix que l'adjudication aura fixé.

Dans le cas où l'adjudication ouverte n'amènerait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur la même base, après un délai de trois mois; si la deuxième tentative reste également sans résultat, la société concessionnaire est définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du canal déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Si l'exploitation du canal vient à être interrompue en totalité ou en partie par la faute de la société concessionnaire, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de ladite société, les mesures nécessaires pour assurer le service, et dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la société concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre l'exploitation, si elle l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics. La déchéance prononcée, le canal et toutes ses dépendances sont remis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

Les dispositions qui précèdent cesseront d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la société concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure régulièrement constatées.

Contribution foncière.

13. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains compris par le canal et ses dépendances. La cote en sera calculée conformément à la loi du 15 floréal an XI.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du canal seront assujettis, comme les autres propriétés bâties dans la localité, et la société concessionnaire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

Règlement de l'usage des eaux périodiques et règlement d'eau des usines.

14. Un règlement d'administration publique, rendu après que la société concessionnaire et les propriétaires intéressés réunis en association syndicale auront entendu, déterminera les périodes et les durées des arrosages.

Les usines à établir pour utiliser les chutes créées sur le canal principal et les canaux secondaires et tertiaires ne pourront être construites qu'après autorisation régulière du préfet et à charge par la société concessionnaire de ne pas nuire au service des irrigations.

Subvention et redevances.

15. Pour indemniser la société concessionnaire des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, il lui est accordé, en outre de la subvention fixée par la convention à intervenir entre ladite compagnie et le ministre des travaux publics :

1° L'autorisation de percevoir pendant la durée de sa concession, sur les propriétaires qui voudront se servir des eaux périodiques pour l'arrosage, une redevance maximum annuelle de cinquante francs par litre de débit à la seconde, pour ceux qui souscriront avant la mise en eau du canal principal, et de soixante francs par litre pour ceux qui se seront engagés après.

Les premiers souscripteurs qui voudront, par la suite, augmenter l'étendue de leurs arrosages, jouiront du bénéfice de souscrire au prix de cinquante francs le litre jusqu'à concurrence d'une quantité d'eau égale à celle de leur première souscription. Au delà de cette quantité, ils seront soumis aux mêmes conditions que les souscripteurs engagés depuis la mise en eau du canal.

Tout souscripteur sera tenu d'arroser une surface de terres en culture d'un hectare au moins par litre souscrit, et de ne pas détourner l'eau de l'usage auquel elle est affectée par la souscription.

Les souscriptions ne pourront être inférieures à un litre par seconde pour les eaux d'arrosage ;

12. L'autorisation de percevoir pendant la durée de la concession, sur les propriétaires qui voudront se servir des eaux continues pour potagers, jardins, jets d'eau, usages domestiques et d'agrément, et sur les communes, pour l'alimentation publique, une redevance annuelle fixée au maximum, par module d'un décilitre par seconde, conformément au tableau suivant :

QUANTITÉ D'EAU		REDEVANCE ANNUELLE en francs.
en module ou décilitre par seconde.	en litres par 24 heures.	
1 00	8,640	160 ^f
0 90	7,775	150
0 80	6,912	140
0 70	6,048	130
0 60	5,188	120
0 50	4,320	110
0 40	3,456	100
0 30	2,591	90
0 20	1,728	80
0 10	864	70
0 05	432	60

Pour les abonnements qui dépasseraient un module, la redevance sera fixée à un cent vingt francs au maximum par chaque module en sus;

13. Et l'autorisation d'aliéner les forces motrices, pendant la durée de la concession, au profit des particuliers qui voudront les utiliser pour des usines, moyennant une redevance annuelle fixée à raison de deux cents francs par unité de force de cheval, l'unité de force de cheval étant représentée par un volume d'eau de cent litres par seconde tombant d'une hauteur d'un mètre.

Faculté de racheter les redevances.

14. Les abonnés auront le droit de s'affranchir de toute redevance vis-à-vis de la concessionnaire en lui payant la somme représentant cette redevance capitale à six pour cent.

Forme des actes d'engagement.

15. Les engagements définitifs des propriétaires pour usage des eaux seront conclus dans la forme qui sera arrêtée par M. le ministre des travaux publics, sur la proposition de la société concessionnaire, et en ayant égard, autant que possible, aux conditions suivant lesquelles les engagements provisoires des propriétaires ont été reçus.

Paiement des redevances.

16. Les redevances pour les eaux d'arrosage seront exigibles dans les trois derniers mois de l'année et d'avance. Les rôles seront rendus exécutoires par le préfet, et le recouvrement des taxes aura lieu comme en matière de contributions publiques.

Les redevances pour les eaux employées aux usages domestiques et d'agrément, à l'alimentation publique des communes et à la mise en jeu des usines, seront payables par année et d'avance.

Irrégularité du service due à des cas de force majeure ou à des accidents.

17. L'insuffisance temporaire des eaux et la suspension temporaire du service, dues à des accidents ou à la force majeure, seront constatées par l'administration et, dans ce cas, elles ne donneront lieu à aucune réduction de redevance, à moins que l'insuffisance des eaux ou l'interruption du service ne dure plus de six mois.

Dans ce cas, si la quantité d'eau était diminuée de plus de moitié, il y aurait un dégrèvement de la redevance proportionnel à la diminution de jouissance.

Il en serait de même si, en temps d'étiage, le volume d'eau fourni par la Loire, la Lyonne et le Cholet était inférieur à celui qui est spécifié dans l'article 3. Les quantités attribuées aux usagers se trouveraient réduites en proportion de la diminution du volume d'eau. Toutefois, la société concessionnaire garantit, même en temps d'étiage, aux souscripteurs des quatre mille cinq cents premiers litres, le volume d'eau qu'ils auront souscrit.

La société concessionnaire aura la faculté de mettre le canal principal en chômage trente jours par an, en dehors des périodes d'arrosage, sans que les usagers puissent élever à ce sujet aucune réclamation.

Les époques de chômage annuel seront fixées par arrêté du préfet, sur les propositions de la société concessionnaire.

En dehors des accidents, des cas de force majeure, d'insuffisance de débit d'étiage et de chômage, les usagers pourront prétendre à dégrèvement de redevance et le montant en sera réglé par les tribunaux compétents.

Travaux postérieurs à l'exécution du canal.

20. Dans le cas où il viendrait à être construit des routes nationales, départementales ou vicinales, des canaux ou des chemins qui traverseraient le canal, la société concessionnaire ne pourrait mettre aucun obstacle à ces travaux. Mais toutes les précautions devront être prises pour qu'il n'en résulte aucune interruption dans le service du canal, ni aucuns frais pour la société.

Agents et gardes préposés au canal.

21. Les agents ou les gardes que la société concessionnaire établira pour la surveillance ou la police du canal principal pourront être commissionnés par le préfet et assermentés, conformément à la loi du 20 messidor an III; ils seront, en cas, assimilés aux gardes champêtres.

Frais de contrôle.

22. Les frais de surveillance et de réception des travaux et les frais de conduite de l'exploitation dus aux ingénieurs et agents des ponts et chaussées seront portés par la société concessionnaire. Ces frais seront payés d'après les règlements qui en seront faits par le préfet, conformément aux lois et règlements qui régissent la matière.

Siège de la société concessionnaire.

23. La société concessionnaire sera tenue d'avoir son siège social à Valence et faire choix d'un agent y résidant, chargé de recevoir, en son nom, les significations, notifications ou réquisitions, et d'y répondre. En cas de non-élection, toute notification à la société concessionnaire sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétaire de la préfecture de la Drôme.

Cautionnement.

24. Dans les huit jours qui suivront sa formation définitive, la société concessionnaire devra verser à la caisse des consignations et à titre de cautionnement la somme de soixante-quinze mille francs, soit en espèces, soit en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825.

Ce cautionnement sera restitué à la société concessionnaire dès que les dépenses du canal principal atteindront trois cent mille francs et sur la production d'un certificat de l'ingénieur en chef du département approuvé par le ministre des travaux publics.

Approuvé :

Le 7 février 1874.

Le Ministre des travaux publics.

Signé R. DE LABRY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

5531. — *DÉCRET qui ouvre au Budget de la Grande Chancellerie de la Légion d'honneur, exercice 1871, deux Chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pour Rappels d'arrérages de Traitements et Suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la Médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.*

Du 12 Novembre 1873.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du grand chancelier de la Légion d'honneur et sur le rapport du ministre de la justice;

Sur l'article 9 de la loi du 8 juillet 1837, aux termes duquel la dépense de base au règlement des crédits de chaque exercice pour le service de la dette viagère et des pensions, et pour celui de la solde et autres dépenses payables sur revues, ne se composera que de paiements effectués qu'à l'époque de sa clôture, les rappels d'arrérages payés sur ces mêmes exercices, d'après les droits ultérieurement constatés, devant continuer d'être imputés sur les crédits de l'exercice courant et le transport en être effectué au d'exercice à un chapitre spécial, au moyen d'un virement de crédit à remettre chaque année à la sanction législative, avec le règlement de l'exercice expiré;

Sur l'article 128 du décret du 31 mai 1862 ⁽¹⁾, portant règlement général de la comptabilité publique;

Considérant qu'il y a lieu, en ce qui concerne les traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, d'appliquer les dispositions ci-dessus à l'exercice 1871, qui a atteint le terme de sa clôture et dont le règlement doit être incessamment présenté à l'Assemblée nationale,

DICTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au budget de la grande chancellerie de la Légion d'honneur, pour l'exercice 1871, deux nouveaux chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pendant cet exercice pour rappels d'arrérages de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.

Ces chapitres sont intitulés :

Rappels de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur des exercices clos.

Rappels de traitements de la médaille militaire des exercices clos.

2. Les paiements effectués pour ces rappels d'arrérages, montant

⁽¹⁾ 21^e série, Bull. 1045, n° 10,527.

à un million trois cent neuf mille sept cent quatre-vingt-cinq francs cinquante centimes, sont, en conséquence, déduits des chapitres ordinaires ouverts au budget de l'exercice 1871 pour traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, et appliqués comme il suit aux nouveaux chapitres désignés par l'article précédent :

Rappels de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur des exercices clos.....	757,755 ⁵⁴
Rappels de traitements de la médaille militaire des exercices clos...	552,029 99

TOTAL..... 1,309,785 54

3. Sur les crédits ouverts par la loi de finances pour le service des traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire pendant l'année 1871, une somme de un million trois cent neuf mille sept cent quatre-vingt-cinq francs cinquante centimes est transportée aux deux chapitres ci-dessus et annulée aux chapitres suivants :

CHAP. III. Traitements et suppléments de traitements des membres de l'ordre ci.....	757,755 ⁵⁴
— VI. Traitements de la médaille militaire.....	552,029 99

TOTAL..... 1,309,785 54

4. Le présent décret sera annexé au projet de loi de règlement définitif de l'exercice 1871.

5. Le ministre de la justice, le ministre des finances et le grand chancelier de la Légion d'honneur sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 12 Novembre 1873.

Signé M^{re} DE MAC MAHON

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé E. ERNOUL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3532. — **DÉCRET** qui ouvre au Budget de la Grande Chancellerie de la Légion d'honneur, exercice 1872, deux Chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pour Rappels d'arrérages de Traitements et Suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la Médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.

Du 12 Novembre 1873.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du grand chancelier de la Légion d'honneur et sur le rapport du ministre de la justice;

Vu l'article 9 de la loi du 8 juillet 1837, aux termes duquel la dépense servant de base au règlement des crédits de chaque exercice pour le service de dette viagère et des pensions, et pour celui de la solde et autres dépenses payables sur revues, ne se composera que de paiements effectués jusqu'à l'époque de sa clôture, les rappels d'arrérages payés sur ces mêmes exercices, d'après les droits ultérieurement constatés, devant continuer d'être imputés sur les crédits de l'exercice courant et le transport en être effectué en fin d'exercice à un chapitre spécial, au moyen d'un virement de crédit à soumettre chaque année à la sanction législative, avec le règlement de l'exercice expiré;

Vu l'article 128 du décret du 31 mai 1862, portant règlement général sur la comptabilité publique;

Considérant qu'il y a lieu, en ce qui concerne les traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, d'appliquer les dispositions ci-dessus à l'exercice 1872, qui a atteint le terme de sa clôture et dont le règlement doit être incessamment présenté à l'Assemblée nationale,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au budget de la grande chancellerie de la Légion d'honneur, pour l'exercice 1872, deux nouveaux chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pendant cet exercice pour rappels d'arrérages de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos.

Ces chapitres sont intitulés :

Rappels de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur des exercices clos.

Rappels de traitements de la médaille militaire des exercices clos.

2. Les paiements effectués pour ces rappels d'arrérages, montant à un million trois cent soixante-trois mille six cent quatre-vingt-quinze francs quatre-vingt-cinq centimes, sont, en conséquence, déduits

des chapitres ordinaires ouverts au budget de l'exercice 1872 pour traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire, et appliqués comme il suit aux nouveaux chapitres désignés par l'article précédent :

Rappels de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur des exercices clos.....	877,746 ⁷²
Rappels de traitements de la médaille militaire des exercices clos....	485,949 ¹³
TOTAL.....	1,363,695⁸⁵

3. Sur les crédits ouverts par la loi de finances pour le service des traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire pendant l'année 1872, une somme de un million trois cent soixante-trois mille six cent quatre-vingt quinze francs quatre-vingt-cinq centimes, est transportée aux deux chapitres ci-dessus et annulée aux chapitres suivants :

CHAP. III. Traitements et suppléments de traitements des membres de l'ordre ci.....	877,746 ⁷²
— VI. Traitements de la médaille militaire.....	485,949 ¹³
TOTAL.....	1,363,695⁸⁵

4. Le présent décret sera annexé au projet de loi de règlement définitif de l'exercice 1872.

5. Le ministre de la justice, le ministre des finances et le grand chancelier de la Légion d'honneur sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 12 Novembre 1873.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé E. ERNOUL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3533. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans l'enceinte de la ville de Lille, d'un Chemin de fer de Ceinture destiné à relier la gare aux marchandises de Saint-Sauveur au Port de la Haute-Deule.*

Du 11 Juin 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 18 juin 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté par l'administration municipale de Lille pour l'établissement, dans l'enceinte de cette ville, d'un chemin de fer de ceinture destiné à relier la gare aux marchandises de Saint-Sauveur (ligne de Paris à Lille) au port de la Deule;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 22 juillet 1873;

Vu l'adhésion donnée, le 7 décembre 1869, à l'exécution du chemin autorouté par le ministre de la guerre;

Vu les conventions passées, les 13 et 24 février 1873 et 13 février 1874, entre le maire de Lille et la compagnie du chemin de fer du Nord, pour l'établissement et l'exploitation dudit chemin, ainsi que le cahier des charges annexé;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées, des 5 et 7 mars, et 20 septembre 1873;

Vu l'avis du préfet du Nord, du 26 septembre 1873;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 21 avril 1873 et 10 mars 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans l'enceinte de la ville de Lille, d'un chemin de fer de ceinture destiné à relier la gare aux marchandises de Saint-Sauveur (ligne de Paris à Lille) au port de la Haute-Deule, en suivant les boulevards désignés par les noms du *Maréchal-Vaillant*, de *Belfort*, d'*Alsace*, de *Strasbourg*, de *Metz*, de la *Moselle* et de *Lorraine*.

La ville de Lille est autorisée à pourvoir à l'exécution de ce chemin conformément aux conditions des conventions passées, les 13 et 24 février 1873 et les 13 février et 27 mai 1874, avec la compagnie du chemin de fer du Nord, et du cahier des charges y annexé. Ces conventions et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 11 Juin 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CONVENTION.

Entre la ville de Lille, représentée par M. André-Charles-Joseph Catel-Béghin, maire, agissant en cette qualité et dans l'intérêt de ladite ville,
Et la compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par MM. Germain-Joseph Dolebecq, de Champlouis, Armand-André-Aimé de Saint-Didier,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. La ville de Lille abandonne à la compagnie du chemin de fer du Nord pour tout le temps restant à couvrir de sa concession, la jouissance d'une largeur de huit mètres vingt-quatre centimètres (8^m,24) à prendre entre la route militaire et la chaussée pavée du boulevard Vaillant, à charge par elle d'y établir un chemin de fer de ceinture, dont le profil transversal a été arrêté, d'un commun accord, comme il suit :

Accotement du côté du rempart contigu au chemin de service empierré de l'administration de la guerre.....	0 ^m ,25
Première voie ferrée, y compris l'épaisseur des deux rails.....	1 ^m ,50
Entre-voie.....	3 ^m ,00
Deuxième voie ferrée, y compris l'épaisseur des deux rails.....	1 ^m ,50
Accotement du côté de la ville, y compris l'épaisseur de la bordure en grès taillé que la ville sera tenue de poser au fur et à mesure de l'exécution d'une chaussée pavée contiguë.....	1 ^m ,00
TOTAL PAREIL.....	8^m,25

Il est expliqué que, dans ces huit mètres vingt-quatre centimètres, cinq mètres quarante-cinq centimètres appartiennent à la ville en toute propriété et deux mètres soixante-dix-neuf centimètres appartiennent à l'administration de la guerre, qui, par décision du 16 septembre 1869, a autorisé l'affectation au chemin de ceinture de cette partie de la rue militaire.

2. La compagnie du chemin de fer du Nord sera tenue de commencer la pose de la première voie trois mois après la remise qui lui aura été faite, par la ville, d'une bande de terrain en question.

La compagnie ne sera tenue de faire un service régulier de marchandises à la gare éventuelle du canal que quand la ville aura accordé à celle-ci la jouissance pendant toute la durée de sa concession, des terrains nécessaires à l'exploitation de ladite gare.

La pose de la première voie devra, d'ailleurs, être terminée dans les deux mois qui suivront.

3. La compagnie du chemin de fer du Nord établira, aussitôt que cela sera nécessaire, les parties de la deuxième voie sur lesquelles les industriels riverains demanderaient à se raccorder pour relier leurs usines au chemin de fer de ceinture.

4. Au moment où prendra fin la concession faite par l'État à la compagnie du chemin de fer du Nord, les voies ferrées construites par elle pour ledit chemin de fer de ceinture deviendront la propriété de la ville, qui devra les recevoir en bon état d'entretien.

5. Tous les raccordements industriels se feront par plaques de quatre mètres vingt centimètres à poser sur la deuxième voie; la construction, l'entretien et l'exploitation de ces embranchements particuliers seront faits aux conditions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie du chemin de fer du Nord.

6. Le chemin de fer de ceinture sera exclusivement affecté au service des marchandises; la traction y sera faite par des locomotives précédées d'un pilote marchant au pas.

7. En ce qui concerne la tarification applicable au chemin de fer de ceinture, il est stipulé :

1° Transports ayant effectué ou devant effectuer un parcours sur le chemin de fer du Nord.

Les transports à effectuer sur le chemin de fer de ceinture, en provenance ou en destination de la ligne du Nord, seront taxés, savoir :

Pour trois kilomètres, de ou pour tout point intermédiaire du chemin de ceinture;

Pour six kilomètres, au départ ou en provenance de la station éventuelle près du canal.

Le chemin de fer de ceinture de Lille étant considéré comme faisant partie du Nord, les frais accessoires de chargement, de déchargement, de gare et de registre ne seront perçus qu'une fois pour les marchandises qui empruntent le chemin de ceinture et le réseau du Nord.

Pour les parcours inférieurs à six kilomètres, partie sur le Nord, partie sur le chemin de ceinture, il sera fait bloc des deux parcours pour constituer le minimum de taxe, fixé par le cahier des charges à six kilomètres.

La taxe à appliquer sur le chemin de fer de ceinture, pour les marchandises des généraux, sera celle résultant du barème de la compagnie du chemin de fer du Nord; elle sera calculée sur les distances actuelles de ou pour Lille, augmentées, en le cas, de :

Six kilomètres pour la gare éventuelle du canal;

Trois kilomètres pour les parcours intermédiaires.

Quant aux marchandises expédiées de ou pour la gare de Saint-Sauveur aux prix conditions des tarifs spéciaux, elles payeront, pour le parcours sur le chemin de fer de ceinture, un supplément uniforme de :

Quarante centimes par tonne pour ou de la gare éventuelle du canal;

Vingt centimes par tonne pour les parcours intermédiaires.

2° Transports de la gare de Saint-Sauveur ou de celle de Fives pour un point du chemin de ceinture, et réciproquement;

Et transports propres au chemin de fer de ceinture.

Pour les marchandises n'ayant aucun parcours à effectuer sur le réseau du Nord, et à-dire pour celles transportées en destination ou en provenance de la gare de Saint-Sauveur ou de la gare de Fives, d'un point quelconque du chemin de fer de ceinture, ou circulant entre deux établissements reliés au chemin de ceinture, la taxe sera celle des tarifs généraux de la compagnie du Nord, réglée sur une distance normale de six kilomètres, pour le parcours sur le chemin de fer de ceinture.

La présente convention, respectivement consentie et acceptée, a été faite et signée par la compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, le 24 février 1873;

et pour la ville de Lille, sous la réserve de l'approbation préfectorale, en l'hôtel de la mairie, à Lille, le 13 février 1873.

Le Maire de Lille,
Signé CASTEL-BÉGIN.

Les Administrateurs de service
de la compagnie du chemin de fer du Nord,

Signé DELEBECQUE.
DE CHAMPLouis.
DE SAINT-DIDIER.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 11 juin 1874, enregistré sous le n° 414.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

Nouvelle convention entre la ville et la compagnie du chemin de fer du Nord, concernant l'acceptation du projet de cahier des charges de la concession par l'État, à la ville, du chemin de fer de ceinture.

(Extrait du registre aux délibérations du conseil municipal de la ville de Lille.

— Séance du 13 février 1874. —

Présidence de M. CASTEL-BÉGIN, maire.)

Présents : MM. Testelin, Legrand, Meunier, Castelain, Bouchée, Morisson, Rigant, Masere, Desbonnets (J.-B.), Verly, Lemaître, Brassart, Desbonnets (Ed.), Olivier, Soins, Courmont, Corenwinder, Stiévenart, Charles, Delmar, Mariage, Bonnier, Delécaille,

Le conseil,

Vu ses deux délibérations en date de ce jour,

Modifie comme suit la convention passée avec le chemin de fer du Nord, concernant l'acceptation du projet de cahier des charges de la concession par l'Etat, à la ville, du chemin de fer de ceinture :

Entre la ville de Lille, représentée par M. André-Charles-Joseph Catel-Béghin, maire agissant en cette qualité,

Et la compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par MM. Germain-Jean Delebecque, Marc Caillard, Armand-André-Amé de Saint-Didier,

Il a été convenu ce qui suit :

La compagnie du chemin de fer du Nord, après avoir pris connaissance du projet de cahier des charges pour la concession à faire par l'Etat, à la ville, du chemin de fer de ceinture, et avoir reconnu, notamment, que la tarification aura les mêmes effets que celle spécifiée dans la première convention des 13-24 février 1873, s'engage à se conformer audit cahier des charges, sous les réserves ci-après :

La ville reste chargée :

1° D'assurer l'écoulement des eaux arrêtées par l'exécution des travaux d'établissement du chemin de fer de ceinture;

2° De fournir et de poser des contre-rails en face de chaque bastion ou poterne de paver à ses frais les passages correspondants;

3° D'assurer l'entretien spécifié dans le deuxième paragraphe de l'article 9;

4° De supporter les conséquences de l'inexécution, par la compagnie, de l'article 15.

Si le Gouvernement reconnaît qu'il n'y a pas lieu d'imposer à la ville la précarité spécifiée dans l'article 17, la compagnie consent à renoncer au bénéfice du second paragraphe de l'article 4 de la convention des 13-24 février 1873, qui lui donne faculté d'abandonner, si elle le désire, l'exploitation du chemin de fer de ceinture.

Signé CATTEL-BÉGHIN, etc. etc.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 11 juin 1887, enregistré sous le n° 424.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,

Signé DE BOUGREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La ville de Lille est autorisée à exécuter à ses risques et périls, et à exploiter pour un service de marchandises seulement et avec locomotives marchant au pas d'un pilote qui les précédera, un chemin de fer de ceinture partant de la gare aux marchandises de Saint-Sauveur, suivant le tracé des boulevards extérieurs désignés sous les noms du Maréchal-Vaillant, de Belfort, d'Alsace, de Strasbourg, de Metz, de la Moselle et de Lorraine, et aboutissant au port de la Haute-Denle.

2. La ville de Lille est autorisée à passer un traité avec la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture ci-dessus décrit. Par ce traité, qui devra assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges et être approuvé par décret rendu en Conseil d'Etat, la compagnie du chemin de fer du Nord sera tenue d'exécuter les clauses du présent cahier des charges et de se conformer aux prescriptions du cahier des charges du 26 juin 1857, qui régit son réseau, en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par les conditions ci-après.

La ville de Lille reste garante, vis-à-vis de l'Etat, des obligations imposées par ledit traité à la compagnie du chemin de fer du Nord.

3. En exécution de la décision du ministre de la guerre, en date du 16 septembre

Le rail le plus rapproché de la fortification sera placé à cinq mètres cinquante centimètres du pied du talus du rempart, ce qui réduira la rue militaire proprement dite à une largeur de cinq mètres en dehors des wagons; l'occupation d'une bande de deux mètres soixante-dix-neuf centimètres, ainsi distraite de ladite rue, aura lieu sur la réserve que le terrain ne cessera pas de faire partie du domaine public militaire. En conséquence, l'État pourra en reprendre possession, en temps de guerre, sans être tenu à payer aucune indemnité, si les intérêts de la défense venaient à exiger cette mesure nécessaire; il sera ménagé, vis-à-vis de chaque bastion et de chaque poterne, une traversée commode sur les deux voies du chemin de fer, au moyen de contre-rails et de pavages, pour relier lesdits bastions et poternes avec la rampe pavée à établir parallèlement au chemin de fer.

La plate-forme du chemin de fer sera établie dans le même plan que la partie de la rue militaire, au pied du talus du rempart, qui a déjà été empierrée dans l'intérêt de la défense de la place.

La largeur de ladite plate-forme, fixée à huit mètres vingt-six centimètres, se déposera comme il suit :

Accotement du côté du rempart.....	0 ^m ,50
Première voie.....	1 ^m ,57
Seconde voie.....	3 ^m ,20
Voie de service.....	1 ^m ,57
Atelier pour la surveillance.....	1 ^m ,42
TOTAL PAREIL.....	8^m,26

1. L'établissement de la première voie destinée à la circulation des trains devra être achevé dans les cinq mois qui suivront l'autorisation de commencer l'exécution des travaux. La seconde voie sera placée au fur et à mesure qu'il y aura des établissements industriels à desservir et qu'il faudra établir des gares d'événement, dont l'administration se réserve, d'ailleurs, de déterminer le nombre, l'étendue et l'emplacement.

2. Le rayon minimum des courbes de raccordement des alignements droits est fixé à deux cent cinquante mètres, et le maximum des pontes et rampes n'excédera pas huit mètres par mètre.

3. Toutes les voies publiques rencontrées par le chemin de fer de ceinture au droit des portes de ville seront traversées à niveau, et l'administration se réserve d'approuver, les services intéressés entendus, les projets qui devront lui être soumis pour l'amélioration de ces passages.

4. En aucun point, la déclivité des raccordements n'excédera deux centimètres par mètre.

5. En raison du mode d'exploitation prévu à l'article 1^{er} et conformément à la décision du ministre de la guerre, en date du 16 septembre 1869, il ne pourra être établi de clôtures le long des voies ferrées.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

1. Dans les traversées des voies publiques, les rails seront établis sans saillie ni sautoir et seront munis de contre-rails; toute l'étendue des passages à niveau sera pavée et le pavage sera entretenu tant dans chaque entre-rail que dans la zone d'un mètre de largeur formant accotement extérieur au rail.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée des routes de la grande voirie, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

10. Aucune manœuvre de composition ou de décomposition de trains ne pourra se

faire sur toute la largeur des places situées au droit de chacune des portes de la gare servant au passage des voies publiques traversées par le chemin de fer de ceinture.

Il sera interdit d'user du chemin de fer de ceinture comme voie de garage annexée à l'exploitation des gares à marchandises de Lille et de sa banlieue.

Tous les raccordements industriels se feront par plaques tournantes de quatre mètres vingt centimètres de diamètre à poser sur la deuxième voie ou par changements de voie ordinaires. Les cloches des pivots des plaques tournantes seront de la moindre saillie possible au-dessus des plateaux. Les projets de tous ces raccordements industriels devront, d'ailleurs, être soumis, dans les formes ordinaires, à l'approbation préalable de l'administration, qui fixera les conditions de leur construction, de leur entretien et de leur exploitation, conformément à l'article 62 du cahier des charges du 26 juin 1857, qui régit le chemin de fer du Nord.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

11. La présente concession prendra fin avec celle de la compagnie du chemin de fer du Nord.

12. A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues, en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

13. Dans le cas où, à l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera que les voies devront être supprimées en tout ou en partie, les voies seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

14. Pour indemniser la ville de Lille des sacrifices que lui a imposés l'établissement de l'assiette du chemin de fer de ceinture, le Gouvernement l'autorise à percevoir, comme il suit, les prix de transport qui résultent de la convention provisoire des 13-24 février 1873, avec la compagnie du chemin de fer du Nord :

1° Marchandises ayant emprunté ou devant emprunter les voies du Nord.

La taxe à appliquer, sur le chemin de fer de ceinture, aux marchandises dont les prix de transport sont fixés par les tarifs généraux, sera celle résultant du barème de la compagnie du chemin de fer du Nord, les frais accessoires de chargement, de déchargement, de gare et d'enregistrement n'étant perçus qu'une fois.

Tout parcours partiel sur le chemin de fer de ceinture sera compté pour trois kilomètres, qu'il s'agisse de marchandises arrivant à un point intermédiaire de ce chemin après avoir fait un trajet sur le réseau du Nord, ou de marchandises partant dudit point intermédiaire pour faire ensuite un trajet sur le réseau du Nord.

Le parcours entier du chemin de fer de ceinture sera compté pour six kilomètres, qu'il s'agisse de marchandises arrivant à la station du port de la Haute-Deule après avoir fait un trajet sur le réseau du Nord, ou de marchandises partant de ladite station pour faire ensuite un trajet sur le réseau du Nord.

Pour les parcours faits, partie sur le chemin de fer de ceinture et partie sur les voies de la compagnie du chemin de fer du Nord, qui seraient moindres que six kilomètres en tout, il sera fait bloc des deux parties pour constituer le minimum de six kilomètres auquel s'applique le minimum de taxe.

Les marchandises expédiées aux prix et conditions des tarifs spéciaux, soit de la station du port de la Haute-Deule, soit d'un point intermédiaire du chemin de fer de ceinture à la gare Saint-Sauveur, ou réciproquement, payeront un supplément uniforme de quarante centimes par tonne pour le parcours entier du chemin de fer de ceinture, et de vingt centimes par tonne pour tout parcours partiel du même chemin.

Marchandises circulant entre la gare Saint-Sauveur ou celle de Fives et un point intermédiaire du chemin de fer de ceinture, ou réciproquement en empruntant les voies particulières de la compagnie du chemin de fer du Nord qui relieront ces deux gares au chemin de fer de ceinture.

La taxe des marchandises dont les prix de transport sont fixés par les tarifs généraux, circulant entre la gare Saint-Sauveur ou celle de Fives et un point intermédiaire du chemin de fer de ceinture, ou réciproquement, sera réglée sur une distance uniforme de six kilomètres, en appliquant le barème de la compagnie du chemin de fer du Nord.

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

15. La ville ne pourra réclamer aucune indemnité pour les causes ci-après :
dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire ;
état de la chaussée des passages à niveau et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;
ouverture de nouvelles voies de communication en travers des voies ferrées ;
trouble et interruptions du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre de police, soit de travaux exécutés sur la voie publique tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés ;
Enfin, toute circonstance résultant du libre usage des voies publiques traversées.
16. Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément de l'administration et nommés ; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.
17. Les contestations qui s'élèveraient entre l'Etat et la ville, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du Nord, sauf recours au Conseil d'Etat.
18. La ville sera tenue de déposer à la préfecture du département du Nord un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Fait sous la direction de M. l'inspecteur général chargé de la deuxième inspection.

Marseille, le 8 Février 1874.

*L'Ingénieur en chef,
Directeur des travaux municipaux,*

Signé MASQUELIER.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 11 juin 1874, enregistré sous le n° 424.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3534. — **DÉCRET** qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de Tramways dans la ville de Marseille.

Du 19 Septembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 20 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu l'avant-projet dressé par l'ingénieur en chef des Bouches-du-Rhône pour l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Marseille, et notamment le plan général, en date des 30 septembre 1873-13 juillet 1874;

Vu le cahier des charges arrêté, le 6 août 1874, par le ministre des travaux publics;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834⁽¹⁾;

Vu notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 21, 23, 26, 30 août et 6 septembre 1873;

Vu les délibérations du conseil municipal de Marseille, en date des 4 juillet et 19 décembre 1873, 20 février et 1^{er} juin 1874;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Marseille, du 29 juillet 1873;

Vu la lettre du préfet, du 20 juillet 1874;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 31 mars et 20 novembre 1873, 26 janvier, 9 avril et 22 juin 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 26 avril 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways sur diverses voies de la ville de Marseille dépendant de la grande et de la petite voirie.

2. La ville de Marseille est autorisée à établir lesdits tramways sous ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan annexé au présent décret.

3. Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE 1^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La ville de Marseille est autorisée à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 286, n^o 5212.

Le réseau comprendra les sept lignes suivantes et les deux embranchements suivants :

LIGNES.

1^{re} ligne : des Chartreux à la place Neuve.

Cette ligne partira du kilomètre 3 de la route nationale n° 8 bis, de Marseille en France, et suivra le boulevard de la Madeleine, les allées de Meilhan, les rues de Baillie et Cannebière et le quai du Vieux-Port. En retour, elle passera par les boulevards Longchamp et Philippon.

2^e ligne : de la place Saint-Ferréol aux bains des Catalans.

Cette ligne suivra le boulevard du Muy, le cours Puget, le boulevard de la Corderie et le chemin de la Corniche.

3^e ligne : du boulevard Notre-Dame aux allées du Prado, par la Corniche.

Cette ligne suivra le boulevard de la Corderie et le chemin de la Corniche.

4^e ligne : de l'avenue d'Arenc, route n° 8, au cours du Chapitre.

Cette ligne suivra les boulevards Mirabeau et Montricher, les rues de la République, Cannebière et de Noailles, et les allées de Meilhan.

5^e ligne : du cours Belzunce aux bains du Prado.

Cette ligne suivra le cours Belzunce, la rue de Rome, en se détournant par la rue Meny et le boulevard du Muy, pour toucher la place Saint-Ferréol et les allées du Prado. En retour, elle passera par le boulevard Baillie, le cours Lieutaud et la rue de Baillie.

6^e ligne : du cours du Chapitre à l'abattoir.

Cette ligne suivra les boulevards Longchamp et National et l'avenue d'Arenc, route n° 8.

7^e ligne : de la place des Capucines à la place Castellane.

Cette ligne suivra le boulevard Dugommier, le cours Lieutaud et le boulevard de la Corniche.

EMBRANCHEMENTS.

1^{er} embranchement : de la gare d'arrivée (Saint-Charles) au boulevard National.

2^e embranchement : de la gare de départ (Saint-Charles) au boulevard National.

Cet embranchement suivra la rue Guibal.

La ville de Marseille est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décret rendu en Conseil d'Etat. La ville de Marseille demeurera garante envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges impose.

Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de cinq ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un cinquième au moins de la longueur totale du réseau soit livré à la circulation durant cette période de cinq ans.

La ville de Marseille devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de six mois, à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pour-

ront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

5. La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être antérieurs à la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards et des conduits d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par la ville, ainsi que tout ce qui serait de nature à influencer sur la position de la voie et sur la régularité de divers services qui peuvent en être affectés.

6. La voie sera double, à l'exception des parties de ligne où il sera reconnu suffisant d'établir des gares d'évitement.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à quarante-sept centimètres au moins au delà de chaque côté.

7. La ville sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Elle rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

8. La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées, pour la pose et l'entretien de la voie, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même jour et remises dans le meilleur état.

9. Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer le rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux et ployés à l'exploitation.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

10. Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

11. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Le procès-verbal de réception ne sera valable qu'après l'homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service lesdites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

12. Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des quarante-sept mètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des pierréments établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

13. Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

14. Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à double portes. Leur largeur sera de un mètre quatre-vingt-dix-huit centimètres au plus.

Les voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

15. L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujéti aux règlements émanés de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui ont été rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville; ils seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

16. La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de cinquante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

17. A l'expiration de la concession, le Gouvernement décidera, la ville entendue, si les voies ferrées seront maintenues en tout ou en partie, pour être l'objet d'une nouvelle concession.

Dans le cas du maintien des voies, les conditions de la nouvelle concession seront arrêtées après instruction.

18. Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville de Marseille, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité, ni exiger que l'État reprenne aucune partie des objets mobiliers et immobiliers qui dépendent de ces voies.

19. Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés; et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance. L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être maintenue ou supprimée.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

20. En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville de Marseille sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

21. Les dispositions des articles qui précèdent relatives à la déchéance ne seraient pas applicables à la ville de Marseille si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

22. A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville de Marseille l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

1^{er} VOYAGEURS.

PAR VOYAGEUR ET PAR KILOMÈTRE.

Classe unique.....

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 014	0 055	0 07

2^e MARCHANDISES.

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

1^{re} classe.....
2^e classe.....
3^e classe.....

POUR LE 1 ^{er} KILOMÈTRE.			POUR UN KILOMÈTRE COMPTÉ.		
Prix			Prix		
de péage.	de trans- port.	TOTAL.	de péage.	de trans- port.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 08	0 96	1 04	0 08	0 32	0 40
0 06	0 72	0 88	0 06	0 24	0 30
0 04	0 48	0 52	0 04	0 16	0 20

La classification des marchandises sera la même que celle qui est portée au cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en date du 11 avril 1867.

Il y aura correspondance entre toutes les lignes.

Pour le transport des voyageurs :

Les lignes seront coupées par des stations réelles ou nominales; le tarif des prix à percevoir sera établi de station à station et calculé de manière à ce que le prix à percevoir pour le transport d'un voyageur entre deux stations quelconques corresponde à la distance comprise entre ces deux stations, cette distance étant mesurée sur le réseau suivant la ligne la plus courte. Toutefois, le prix à percevoir ne descendra pas au-dessous de dix centimes (0^e 10^e).

Les prix à percevoir seront en nombre rond de cinq centimes; à cet effet, la fraction inférieure à deux centimes et demi sera négligée, et les fractions égales ou supérieures à deux centimes et demi seront remplacées par cinq centimes (0^e 05^e).

Tout voyageur monté entre deux stations payera comme s'il était parti de la station

passée. Tout voyageur à descendre entre deux stations payera comme s'il avait été transporté à la station non encore atteinte.

Les enfants au-dessous de trois ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 5 kilogrammes.

Pour le transport des marchandises :

Les fractions de kilomètre seront comptées par demi-kilomètre ou par cinq cents mètres; toute fraction de deux cent cinquante mètres et au-dessus sera comptée pour cinq cents mètres, toute fraction inférieure à deux cent cinquante mètres sera négligée.

Les fractions de tonne seront comptées par centième ou par dix kilogrammes, une fraction comprise entre zéro et dix kilogrammes étant comptée comme dix kilogrammes, une fraction comprise entre dix et vingt kilogrammes étant comptée pour vingt kilogrammes, et ainsi de suite.

Les prix du tarif ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent autres valeurs, et en général aux paquets et colis pesant isolément moins de cinquante kilogrammes; les prix à percevoir pour le transport de ces objets seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville.

Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra être faite indistinctement et sans aucune faveur.

3. Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

4. Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville de Marseille contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

5. Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être révisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville entendue, après le renouvellement des formalités qui précèdent leur établissement.

6. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la ville de Marseille ou à ses ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code de Commerce, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne soient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

27. Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

28. Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

29. Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la ville pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruptions du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

30. En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur 1

voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une à l'autre, soit en employant, à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

31. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, la ville entendue, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement de mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

32. Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, la ville entendue, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge, par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

33. Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

34. Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif à leurs frais.

35. Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Marseille et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

36. La ville de Marseille sera tenue de déposer à la préfecture des Bouches-du-Rhône un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

37. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Dressé par l'ingénieur en chef.

Marseille, le 11 Juillet 1873.

Signé LE BLANC.

Approuvé :

Versailles, le 6 août 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Vu le cahier des charges qui précède;

Vu la délibération, en date du 1^{er} juin dernier, par laquelle la commission municipale a décidé qu'il y avait lieu d'établir une seule classe de voyageurs, au prix de sept centimes par kilomètre, dans les tramways de Marseille, et a exprimé le vœu que le projet de réseau fût modifié de manière à ce que la voie ferrée passant par la rue Saint-Ferréol et que l'une de celles passant par la rue de Rome fussent supprimées et remplacées par une ligne sur le cours Lieutaud;

Vu la décision ministérielle, en date du 3 juillet courant, adoptant lesdites modifications;

Considérant que ces modifications ont été opérées sur les plan et cahier des

par les soins de M. l'ingénieur en chef du département des Bouches-du-Rhône;
 la lettre ci-annexée, en date du 1^{er} juillet courant, par laquelle les demandeurs de concession déclarent adhérer complètement, tant en leur nom personnel qu'au nom de M. de la Hault, aux modifications susmentionnées,
 déclarons accepter, au nom de la ville de Marseille, les plan et cahier des charges ainsi modifiés, pour être annexés au traité du 20 décembre 1873, en conformité de l'article 2 dudit traité.

Le Maire de Marseille,

Signé RABATAU.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 19 septembre 1874, enregistré sous le n° 624.

Pour le Conseiller d'État, Secrétaire général,
 et par autorisation :

Le Chef du bureau du secrétariat général,

Signé DENIEAU.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3535. — *DÉCRET portant convocation, 1^{re} des Conseils d'arrondissement de Sceaux et de Saint-Denis; 2^o du Conseil général de la Seine.*

Du 5 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur la proposition du ministre de l'intérieur;

vu les lois des 22 juin 1833, 10 mai 1838, 16 septembre 1871, 21 mai 1873 et 25 mars 1874,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Les conseils d'arrondissement de Sceaux et de Saint-Denis, département de la Seine, se réuniront le jeudi 15 octobre pour la première partie de leur session ordinaire, qui ne pourra durer plus de trois jours.

2. La session ordinaire du conseil général de la Seine s'ouvrira le mardi 20 octobre et sera close au plus tard le 15 novembre.

3. La seconde partie de la session ordinaire des conseils d'arrondissement de Sceaux et de Saint-Denis s'ouvrira le mercredi 25 novembre et ne pourra durer plus de quatre jours.

4. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au château de la Forêt, le 5 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre,
 chargé, par intérim, du département de l'intérieur,

Signé G^d E. DE CISEY.

N° 3536. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire spécial de police de Cadenet (Vaucluse) est étendue sur la commune de Mérindol. (*Versailles, 2 Juin 1874.*)

N° 3537. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. La commune d'Aspremont, canton de Levens, arrondissement de Nice, département des Alpes-Maritimes, formera, à l'avenir, trois communes distinctes, qui auront pour chefs-lieux Aspremont, Castagnès et Colmars, dont elles prendront le nom.

2. La limite entre les trois communes est déterminée suivant la ligne figurée par un liséré rouge sur le plan annexé au présent décret.

3. Le partage des biens entre les communes aura lieu suivant le projet dressé par les experts, conformément à la délibération du conseil municipal du 8 décembre 1872, et approuvé par les commissions syndicales de Castagnès et de Colomas. (*Versailles, 2 Juin 1874.*)

N° 3538. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. Les hameaux de Bassignac, Pajou, Ladou, Morzière et la Rivière sont distraits de la commune de Badailhac, canton de Vic-sur-Cère, arrondissement d'Aurillac, département du Cantal, et réunis à la commune de Cros-de-Ronesque, même canton.

2. La limite entre les deux communes sera, en conséquence, déterminée par la ligne figurée aux plans annexés au présent décret par un liséré rouge.

3. L'actif de la commune de Badailhac sera partagé proportionnellement au nombre de feux existant dans la commune, telle qu'elle vient d'être limitée, et dans les villages réunis à Cros-de-Ronesque.

La portion du passif relative au service des chemins vicinaux ordinaires subventionnés sera partagée proportionnellement au montant des contributions directes.

La portion du passif concernant les dépenses de reconstruction de l'église de Badailhac restera à la charge de la commune de ce nom.

4. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui pourraient être respectivement acquis. (*Versailles, 5 Juin 1874.*)

N° 3539. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que le territoire teinté en carmin sur le plan annexé au présent décret, et circonscrit par la ligne a, b, c, d, e, h, g, est distrait de la commune de Saint Jouin-sous-Châtillon, arrondissement de Bressuire, département des Deux-Sèvres, et rattaché à la commune de Châtillon-sur-Sèvres, même canton. (*Versailles, 29 Juin 1874.*)

540. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la section de la Bastide-Soulages, telle qu'elle est délimitée au plan annexé au présent décret par un liséré carmin, est distraite de la commune de Plaisance, canton de Saint-Sermin, arrondissement de Saint-Affrique, département de l'Aveyron, et érigée en commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à la Bastide-Soulages et dont elle prendra le nom. (*Versailles, 29 Juin 1874.*)

541. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

Art. 1^{er}. La section du Verdon est distraite de la commune de Soulac, canton de Vivien, arrondissement de Lesparre, département de la Gironde, et elle dépend, et formera, à l'avenir, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé au Verdon.

La limite entre les deux communes suivra la ligne indiquée au plan coté par une série de croix violettes et au plan parcellaire n° 2 par un trait carmin A, B, C, D, E, F, G, H, I et J.

Les dispositions ci-dessus auront lieu sans préjudice des droits d'usage autres qui pourraient être respectivement acquis. (*Versailles, 11 Juillet 1874.*)

542. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la commune d'Ornolac, canton de Tarascon, arrondissement de Foix, département de l'Ariège, portera, à l'avenir, le nom d'*Ornolac-Ussat-les-Bains*. (*Versailles, 15 Juillet 1874.*)

543. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la portion de territoire de la commune de Murat-le-Quaire, canton de Rochefort, arrondissement de Clermont, département du Puy-de-Dôme, située au sud de la ligne indiquée au plan annexé au présent décret par un liséré carmin, est distraite de ladite commune et formera, à l'avenir, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à la Bourboule et dont elle prendra le nom. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)

544. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M. Berthier (*Pierre-Julien-Noé*), né le 16 germinal an x (6 avril 1802), à Serre-Châtel, arrondissement de Grenoble (Isère), demeurant à Lyon (Rhône).

M. Berthier (*Benoit-Amédée-Pierre-Noé*), capitaine au premier régiment d'infanterie de marine, en garnison à Cherbourg (Manche), né le 30 avril 1809, à la Clayette (Saône-et-Loire),

Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *Allemand de Montrigaud*, et à s'appeler, à l'avenir, *Berthier Allemand de Montrigaud*.

2° M. *Serpette* (*Georges-Marie-Antoine*), capitaine au premier régiment d'infanterie, né le 17 juin 1846, à Louvencourt, arrondissement de Doullens (Somme), en garnison à Bouchain (Nord),

M. *Serpette* (*Marie-Augustin-Adrien*), enseigne de vaisseau à bord de *l'Alma*, né le 21 avril 1850, à Louvencourt (Somme),

Et M^{lle} *Serpette* (*Marie-Antoinette-Charlotte*), née le 16 avril 1852, à Louvencourt (Somme), y demeurant,

Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *Bersaucourt*, et à s'appeler, à l'avenir, *Serpette de Bersaucourt*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Paris, 25 Septembre 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 11^r Novembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 232.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

545. — *DÉCRET portant réception des Décrets pontificaux qui modifient les circonscriptions des Diocèses de Nancy, Saint-Dié, Strasbourg et Metz, et de la province ecclésiastique de Besançon.*

Du 10 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 18 octobre 1874.)

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique, des cultes et des arts;

Sur le tableau de la circonscription des archevêchés et évêchés de France, annexé à la loi du 18 germinal an x;

Sur l'ordonnance du 31 octobre 1822, relative à cette même circonscription;

Sur l'article 6 du décret de paix conclu, le 10 mai 1871, entre la France et l'Allemagne, portant que « les parties contractantes, étant d'avis que les circonscriptions diocésaines des territoires cédés à l'Empire allemand devaient coïncider avec la nouvelle frontière, se concerteraient, après la ratification du présent traité, sur les mesures à prendre en commun à cet égard »;

Sur l'article 1^{er} de la convention du 26 février 1871;

Sur l'article 1^{er} du traité du 10 mai précité, l'article 3 des articles additionnels, en date du même jour, et le procès-verbal d'échange des ratifications, du 20 mai suivant, l'article 10 de la convention additionnelle du 10 octobre de la même année, qui ont déterminé la nouvelle frontière de la France et de l'Allemagne;

Sur les lettres par lesquelles les archevêques et évêques de la province de Besançon déclarent consentir aux modifications de la circonscription de ces provinces et diocèses, nécessitées par les conventions diplomatiques précitées;

Sur l'article 2 de la convention du 26 messidor an ix;

Sur les décrets pontificaux donnés à Rome, les 10 et 14 juillet 1874, sur la proposition du Gouvernement, et portant modification de la circonscription de la province ecclésiastique de Besançon et des diocèses de Besançon, Nancy, Saint-Dié, Strasbourg et Metz;

Vu l'article 1^{er} de la loi du 18 germinal an x :
Le Conseil d'État entendu.

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Le décret pontifical donné à Rome, sur la proposition du Gouvernement, par Sa Sainteté le Pape Pie IX, le 10 du mois de juillet de l'an de l'Incarnation 1874, portant modification des conscriptions des diocèses de Nancy, Saint-Dié et de Strasbourg Metz, est reçu et sera publié en France dans la forme ordinaire.

2. Le décret pontifical donné à Rome, sur la proposition du Gouvernement, par Sa Sainteté le Pape Pie IX, le 14 du mois de juillet de l'an de l'Incarnation 1874, portant modification de la circonscription de la province ecclésiastique de Besançon, est reçu et sera publié en France dans la forme ordinaire.

3. Lesdits décrets pontificaux sont reçus sans approbation spéciale, formules ou expressions qu'ils renferment et qui pourraient être contraires aux lois du pays, aux franchises, libertés ou maximes de l'Église gallicane.

4. Lesdits décrets seront transcrits en latin et en français sur les registres du Conseil d'État; mention de ladite transcription faite sur l'original par le secrétaire général du Conseil.

5. Le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 10 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes.

Signé A. DE CUMONT.

BISUNTINA.

*Separationis ecclesiarum suffraganeorum
Strasburgensis atque Metensis, ut S. Sedi
apostolice immediate subsint.*

Rem in ecclesiastica provincia Bisuntina pro modernis temporum et locorum subortis circumstantiis opportunitatem scilicet atque prestantiam confecturus, Pius, hujus nominis IX, divina Providentia Pontifex Maximus, dignatus est annuere postulationibus enixisque votis a Gallico Gubernio devotissime ad Sanctam Sedem apostolicam oblati, implorandi gratia ut Argentinensis seu Strasburgensis alteraque Metensis ecclesia episcopalis, que in Alania-Lorena consistit, modo subtrahantur et liberentur a metropolitana, cui subeant, jurisdictione archiepiscopi Bisuntini; subindeque, paternam ex ejusdem Summi Pontificis benignitate salutarique in Domino providentia, nedum honorifi-

PROVINCE DE BESANÇON.

*Distraction des églises suffraganes
Strasbourg et de Metz, qui
relèveront immédiatement du
Siège.*

Pour donner à la province ecclésiastique de Besançon une organisation vénérable et en rapport avec les circonstances de temps et de lieu qui ont récemment produites, Pie, non de ce nom, par la Providence divine, vrai Pontife, a daigné accéder aux vœux et aux demandes que le Gouvernement français a respectueusement présentées au Saint-Siège apostolique, l'effet d'obtenir que les églises suffraganes de Strasbourg et de Metz, situées dans l'Alsace-Lorraine, soient séparées et détachées de la juridiction de l'église archiepiscopale de Besançon, à laquelle elles sont soumises, et que, par un acte de la sollicitude paternelle du même Sou-

sed etiam consultius preferant
salutem, erga Sanctam Sedem apos-
tolice, in ecclesiasticis et spiritualibus
rationem.

neque inactis que animadvertenda
maturato consilio sapientique deli-
que perpendis, tandem Sanctitas
ex certa scientia, motuque veluti
apostolice sue auctoritatis
ordine, omnia hec que sequuntur
morem etiam illorum Christifide-
mitatem et consolationem, in
mandavit atque sancivit :

I.

omnia videlicet, ad hoc nego-
cia qua par est regularitate omni-
bus validitate, opportune utili-
in Domino perficiendum, Sum-
mum Pontifex minime dubitavit
sere, atque adeo de apostolice
potestatis plenitudine, quatenus
omnino supplere consensum
cumque interesse habentium
modocumque habere presumen-

II.

episcopalem ecclesiam Argen-
seu Strاسبurgensem, nec non
Metensem, decrevit exemptas
fore a metropolitico jure archi-
episcopatus Bisanntini, cui hodieum
adeoque plane subductis ab
eiusmet metropolitani anti-
stas superioritate, atque prero-
modocumque jurisdictionali.

III.

terea bine ipsemet ecclesie illa-
insimul civitates et universum
episcopatus territorium
num, insimulque cetera que
comperiuntur civitates, oppida,
nec non ecclesiastica quevis
in, piasque instituta, pariterque
singuli utriusque sexus incole,
clerici, sive presbyteri
istici, cujuscumque sint gradus,
et conditionis; isthec unique
et singula cum suis inherentibus
concomitantibus accessoriis,
sunt a metropolitica Bi-
antistitis jurisdictione itidem
ta, penitusque subtrahita.

IV.

Sanctitas Sua, prestantioris
honoris gratia, dignata est in de-

Pontife, et d'une salutaire prévoyance
dans les vues du Seigneur, elles aient
l'honneur et l'avantage d'être immortelle-
ment réunies, en matière ecclésiastique
et spirituelle, au Saint-Siège apostolique.

C'est pourquoi, tout ce qui était à
considérer ayant été mûrement pesé et
déliéré, Sa Sainteté, de sa science cer-
taine et comme de propre mouvement,
dans la plénitude de son autorité apos-
tolique, pour la plus grande utilité et
consolation des fidèles de ces contrées,
a décrété et décrète ce qui suit :

I.

Pour accomplir utilement dans le Sei-
gneur cette affaire, en y apportant toutes
les conditions requises de régularité et
de validité, le même Souverain Pontife
n'a pas hésité à présumer, et, en tant
que besoin, de la plénitude de son pou-
voir apostolique, à suppléer le consen-
tement de toutes les parties intéressées
ou croyant l'être.

II.

En conséquence, il a décrété que les
églises épiscopales de Strasbourg et de
Metz seront complètement exemptes du
droit métropolitain de l'archevêque de
Besançon, à qui elles sont aujourd'hui
soumises, et qu'elles seront entièrement
distraytes de toute supériorité ordinaire
et de toute prérogative juridictionnelle
quelconque dudit métropolitain.

III.

Que, par suite, ces deux églises, en-
semble les villes épiscopales et tout le
territoire formant le diocèse de l'un et
l'autre évêchés susdits, ensemble encore
tout ce que ce territoire comprend :
villes, bourgs, paroisses, bénéfices
ecclésiastiques quelconques, instituts
pieux, et pareillement tous et chacun
habitants de l'un et l'autre sexe, soit
laïques, soit clercs, soit prêtres ou reli-
gieux, de quelque grade, ordre et con-
dition qu'ils soient; que toutes et cha-
cune choses que dessus avec leurs
accessoires inhérents ou concomitantes,
suivant la coutume, sont déclarées être
et sont exemptes et complètement dis-
traytes de la juridiction métropolitaine
de l'archevêque de Besançon.

IV.

Pour honorer d'une faveur spéciale
ces deux églises, Sa Sainteté a daigné

Melensis, Nanceyensis et Tullensis, nec non S. Deodati, insuperque Argentinensis seu Strasburgensis, in Alsatia-Lorena, dismembrationum et posterarum incorporationum.

Propter modernas in Alsatia-Lorena et rerum et locorum conversiones, exploratum est necessariam continuoque opportunam ecclesiasticorum quoque negotiorum gestionem multis obnoxiam esse difficultatibus, non sine illorum Christifidelium etiam in spiritualibus jactura et detrimento.

Enimvero ad ejusmodi incommoda amovenda, nec non ad expeditiorem diocesum administrationem procurandam, visum est in Domino convenientius praestare, ac etiam oportere, ut qua conserta modo reperiuntur confinia inter Gallicam et Germanicam ditionem (juxta conventionem Francfortiensem jam initam ab anno 1871, sub die decima maii) illa que vicissim intersita et quodammodo commixta sunt diocesana territoria, in presentiarum accommodatius circumscribantur, et qua interest pro bono communi dismembrarentur, ut porro dismembrationes ejusmodi commodius atque utilius finitimis incorporarentur diocesibus.

Quocirca nuper contigit ut Gallice nationis Gubernium devotas offerri curaverit postulationes Sanctissimo Domino Nostro Pio, hujus nominis IX, Pontifici Maximo, implorandi gratia ut hujusmodi negotium auctoritate apostolica conficiatur, atque ad optatum exitum provide feliciterque perducatur.

Idcirco Beatitudo Sua, his atque aliis que accurate animadvertenda erant magni ponderis causis, earumque momentis matura deliberatione perpensis, quam libenter dignata est prenuntias ipsius Gallici Gubernii postulationes enixaque vota benigno prosequi favore.

Ideo nimirum, ex certa scientia motuque veluti proprio, deliberavit voluitque omnia et singula, que sequuntur, in decretis mandare, apostolicaque sua auctoritate inviolabiliter sancire:

I.

Ante omnia, sicuti par est, tum debite regularitatis, tum indubie validitatis gratia, ut cumulatim hoc diocesum opportune circumscribendarum negotium, ad commodiorem earum quoque

Diocèses de Nancy et Toul et de Saint-Dié en France; de Metz et de Strasbourg en Alsace-Lorraine. — Démembrement et incorporation.

Il a été reconnu que, par suite d'événements et des modifications de territoire récemment survenus en Alsace-Lorraine, la gestion des affaires ecclésiastiques rencontrait, sur des points essentiels ou seulement importants, nombreuses difficultés qui nuisaient gravement aux intérêts spirituels des fidèles de cette contrée.

En conséquence, pour écarter ces inconvénients et rendre l'administration des diocèses plus facile, il a paru au Seigneur convenable et même nécessaire que les territoires diocésains par suite des changements de frontières entre la France et l'Allemagne résultant du traité conclu à Francfort en l'an 1871, le 10 du mois de mai, se trouvent à tour en deçà ou au delà des frontières et sont comme confondus les uns dans les autres, reçoivent une conscription plus en rapport avec les besoins et l'état de choses, et qu'ils soient divisés, autant qu'il peut être utile au bien commun, de telle sorte que les parties ainsi démembrées soient incorporées plus commodément et plus utilement aux diocèses limitrophes.

A cet effet, le Gouvernement français a récemment adressé des demandes respectueuses à Sa Sainteté Notre Seigneur Pie, neuvième de ce nom, Souverain Pontife, pour le prier de régler cette affaire, en vertu de son autorité apostolique, et de la mener heureusement à la fin désirée.

C'est pourquoi Sa Béatitudo, après avoir mûrement délibéré et pesé les motifs et d'autres d'un grand poids qui étaient hautement à considérer, a daigné volontiers accueillir favorablement lesdites demandes et les vœux du Gouvernement français.

En conséquence, de science certaine et comme de propre mouvement, a délibéré et voulu que toutes et chacune des dispositions qui suivent soient décrétées et inviolablement sanctionnées de son autorité apostolique:

I.

Avant tout, pour que cette question compliquée de la circonscription des diocèses soit réglée de manière à assurer leur meilleure administration, spirituelle, avec la régularité nécessaire

in spiritualibus administrationem saluandam peragendam, conficiatur, id uti-
m in comperto sit, quod Sanctitas Sua
sane dubitaverit vel rationabiliter
consumere, vel de sue apostolice potes-
tatis plenitudine, quatenus opus fuerit,
quid supplere consensum omnium
singulorum interesse habentium vel
modolibet habere presumantium su-
per diocesibus que modo circumscri-
ptae sunt.

II.

Enimvero, uti prestat, generatim de-
cretum et statutum esto quod cuncta
parochiae, ipsarumque territoria,
singillatim ut infra eximenda sunt
ordinaria suorum antistitem juris-
dictione, ut ab eorum diocesibus dis-
membrentur, aliisque finitimis nunc
commodatus incorporentur; ea porro
regula censeantur et revera sint tam
simplex, tum a pristinis diocesibus dis-
tributa, tum denique aliis mox de-
mandis diocesibus incorporata : una
scilicet cum omnibus et singulis respec-
tive pertinentibus locis, incolis et quibus-
dam ecclesiis, earumque beneficiis, et
cujuscunque generis institutis;
comprehensio etiam cujusque ordinis
abbatis et monasterii, adeoque omni-
um respective pertinentibus bonis, et
rebus de jure, deque more conco-
nantibus.

III.

igitur ab ordinaria jurisdictione
et administratione R. P. D. *Paul-
Marie Dupont des Loges*, hodierni
Metentis, penitus eximentur,
que a sua diocesi dismembrantur, al-
lium Nanceyensi et Tullensi actutum
incorporentur, hec quae sequuntur loca
parochiae, videlicet :

Briey, Anoux, Amboué, Avril, Gena-
ville, Hatrize, Jœuf, Jouaville, Manco,
Moineville, Montiers, Valleroy, insu-
per municipium de Saint-Ail; — pre-
terea, Serrouville, Auderay, Audun-
le-Roman, Benvillers, Avillers, Bettain-
villers, Bonvillers, Errouville, Higny,
Joppécourt, Landres, Mairy, Mercy-le-
Haut, Mercy-le-Haut, Saint-Supplet,
Sancy, Trioux, Tucquegneux, Xivry; —
tum etiam Chambley, Dampvitoux,
Hageville, Mars-la-Tour, Onville, Saint-
Jehan-lès-Gorze, Sponville, Villecey,
Vaville, superaddito quoque municipio
de Tronville; — itidem Conflans, Abbé-
ville, Affléville, Allamont, Bechamps,
Brainville, Braville, Doncourt, Friaux

et une validité incontestable, ainsi qu'il
convient, il sera tenu pour certain que
Sa Sainteté n'a nullement hésité à pré-
sumer raisonnablement, ou, en vertu
de la plénitude de sa puissance aposto-
lique, à suppléer le consentement de
tous et chacun des intéressés, ou de
ceux qui sont présumés avoir quelque
intérêt dans cette nouvelle délimitation
des diocèses.

II.

En conséquence, qu'il soit déclaré e-
statué d'une manière générale comme
il convient que tous les lieux ou pa-
roisses et leurs territoires, qui seront
ci-dessus nominativement exempts de la
jurisdiction ordinaire de leurs prélats,
sont démembrés de leurs diocèses et
incorporés, pour plus de commodité,
aux autres diocèses limitrophes; que
chacune de ces localités soit donc tenue
pour être, et soit en réalité exempte et
démembrée de son ancien diocèse et
incorporée à l'un des autres diocèses
qui vont être ci-dessus désignés, avec
tous et chacun lieux, habitants, églises
quelconques, bénéfices, institutions
pieuses de tout genre, communautés et
monastères de tout ordre; avec toutes
et chacune de leurs dépendances, leurs
biens respectifs et tous les accessoires
qui en font partie de droit ou d'usage.

III.

Ainsi donc, que de la juridiction or-
dinaire et administration du Révéren-
dissime Père et Seigneur *Paul-Georges-
Marie Dupont des Loges*, aujourd'hui
évêque de Metz, soient distraites et dé-
membrees de son diocèse et incorporées
en même temps au diocèse de Nancy
et de Toul, les localités ou paroisses qui
suivent, à savoir :

Briey, Anoux, Auboné, Avril, Gena-
ville, Hatrize, Jœuf, Jouaville, Manco,
Moineville, Montiers, Valleroy et de
plus la commune de Saint-Ail; —
en outre, Serrouville, Auderny, Au-
dun-le-Roman, Benvillers, Avillers,
Bettainvillers, Bonvillers, Errouville,
Higny, Joppécourt, Landres, Mairy,
Mercy-le-Bas, Mercy-le-Haut, Saint-Sup-
plet, Sancy, Trioux, Tucquegneux,
Xivry; — et aussi Chambley, Dampvi-
toux, Hageville, Mars-la-Tour, Onville,
Saint-Jehan-lès-Gorze, Sponville, Ville-
cey, Vaville, en y ajoutant encore la
commune de Tronville; — et de même
Conflans, Abbéville, Affléville, Alla-
mont, Bechamps, Brainville, Bruville,

ville, Gondrecourt, Hannonville - au-Passage, Jarny, Jeandelize, Labry, Lixières, Norroy-le-Sec, Olley, Ozerailles, Saint-Marcel, Thuméreville, Ville-sur-Yon; — Longuyon, Allondrelle, Beuveille, Charency, Colmey, Cous-la-Graville, Fresnoy-la-Montagne, Grand-Failly, Ham, Montigny-sur-Chiers, Petit-Failly, Pierrepont, Saint-Pancré, Tellancourt, Ugny, Viviers-sur-Chiers; — Longwy, Baslieux, Cosnes, Cutry, Filhières, Gorcy, Haucourt, Herserange, Hussigny, Laix, Lexy, Longwy-Bas, Mont-Saint-Martin, Morfontaine, Réhon, Saulnes, Tiercelet, Ville-au-Montois, Ville-Houdlémont, Villers-la-Montagne, Villerupt.

IV.

Idem ab ordinaria jurisdictione atque administratione R. P. D. *Joseph-Alfredi Foulon*, hodierni episcopi Nanceyensis et Tullensis, eximantur a suaque separentur diecesi, ac protinus adjudicentur diecesi Metensi hec que sequuntur loca seu parécie, videlicet :

Albestroff, Altroff, Benestroff, Berméring, Givricourt, Guinzeling, Hunsikirch, Insming, Inswiller, Lening, Lhor, Lostroff, Loudrefing, Marimont, Montdidier, Munster, Nébing, Réding, Rodalbe, Torcheville, Vahl, Viberswiller, Virming, Vittersbourg; — Château-Salins, Achain, Amélecourt, Bellange, Bioncourt, Burlioncourt, Chambrey, Château-Voué, Conthil, Dalhain, Fresnes-en-Saulnois, Greamecey, Habondange, Hampont, Haraucourt-sur-Seille, Manhoué, Morville-lès-Vic, Pettoncourt, Puttigny, Riche, Salonné, Vannecourt, Vaxy, Vuise; — Delme, Aulnois, Baccourt, Baudrecourt, Bréchain, Craincourt, Fonteny, Fossieux, Jallaucourt, Juville, la Neuveville-en-Saulnois, Lemoncourt, Lesse, Liocourt, Lucy, Malaucourt, Marthil, Morville-sur-Nied, Oron, Prévocourt, Puzieux, Saint-Epyre, Tincry, Viviers, Xocourt, superaddito municipio nuncupato Ajoncourt; — pretereaque Dieuze, Bassing, Bidestroff, Blanche-Église, Bourgaltroff, Cutting, Domnon, Gélucourt, Guéblange, Guébling, Kerprich-lès-Dieuze, Lidrezing, Lindrebasse, Mulcey, Saint-Médard, Tarquimpol, Vergaville, Zommange; — Vic, Bezange-la-Petite, Bourdonnay, Donnelay, Juvelize, Lagarde, Ley, Lezey, Maizières-lès-Vic, Marsal, Montcourt, Moyenvic, Ommerey, superaddito municipio Xanrey; — tum autem Féné-

Doncourt, Friaucourt, Goddrecourt, Hannonville-au-Passage, Jarny, Jeandelize, Labry, Lixières, Norroy-le-Sec, Ozerailles, Saint-Marcel, Thuméreville, Ville-sur-Yon; — Longuyon, Allondrelle, Beuveille, Charency, Colmey, Cous-la-Graville, Fresnoy-la-Montagne, Grand-Failly, Ham, Montigny-sur-Chiers, Petit-Failly, Pierrepont, Saint-Pancré, Tellancourt, Ugny, Viviers-sur-Chiers; — Longwy, Baslieux, Cosnes, Cutry, Filhières, Gorcy, Haucourt, Herserange, Hussigny, Laix, Lexy, Longwy-Bas, Mont-Saint-Martin, Morfontaine, Réhon, Saulnes, Tiercelet, Ville-au-Montois, Ville-Houdlémont, Villers-la-Montagne, Villerupt.

IV.

De même, de la juridiction ordinaire et de l'administration du Révérend Père et Seigneur *Joseph-Alfred Foulon* aujourd'hui évêque de Nancy et de Toul sont distraites et séparées de son diocèse et aussitôt attribuées au diocèse de Metz les localités ou paroisses qui suivent à savoir :

Albestroff, Altroff, Benestroff, Berméring, Givricourt, Guinzeling, Hunsikirch, Insming, Inswiller, Lening, Lhor, Lostroff, Loudrefing, Marimont, Montdidier, Munster, Nébing, Réding, Rodalbe, Torcheville, Vahl, Viberswiller, Virming, Vittersbourg; — Château-Salins, Achain, Amélecourt, Bellange, Bioncourt, Burlioncourt, Chambrey, Château-Voué, Conthil, Dalhain, Fresnes-en-Saulnois, Greamecey, Habondange, Hampont, Haraucourt-sur-Seille, Manhoué, Morville-lès-Vic, Pettoncourt, Puttigny, Riche, Salonné, Vannecourt, Vaxy, Vuise; — Delme, Aulnois, Baccourt, Baudrecourt, Bréchain, Craincourt, Fonteny, Fossieux, Jallaucourt, Juville, la Neuveville-en-Saulnois, Lemoncourt, Lesse, Liocourt, Lucy, Malaucourt, Marthil, Morville-sur-Nied, Oron, Prévocourt, Puzieux, Saint-Epyre, Tincry, Viviers, Xocourt, en y ajoutant la commune nommée Ajoncourt; — de plus, Dieuze, Bassing, Bidestroff, Blanche-Église, Bourgaltroff, Cutting, Domnon, Gélucourt, Guéblange, Guébling, Kerprich-lès-Dieuze, Lidrezing, Lindrebasse, Mulcey, Saint-Médard, Tarquimpol, Vergaville, Zommange; — Vic, Bezange-la-Petite, Bourdonnay, Donnelay, Juvelize, Lagarde, Ley, Lezey, Maizières-lès-Vic, Marsal, Montcourt, Moyenvic, Ommerey, en y ajoutant la commune de Xanrey; — et aussi

Barthelming, Bettborn, Bisping, Fleisheim, Gosselming, Heller, Hülbesheim, Mittersheim, Nidderstünzel, Oberstünzel, Postroff, Rommelfing, Saint-Jean-de-Bassel, Sarra-troff, Schalbach, Veckersviller, Vieux-Lixheim; — Lorquin, Abreschwiller, Héming, Lafrimbolle, Landange, Niderhoff, Nitting, Saint-Quirin, Voyer; — Phalsbourg (Assomption), Phalsbourg, Arschtwiller, Bourscheid, Brouviller, Dabo, Danne, Dannelbourg, Garrebours, Guntzwiller, Hazelbourg, Henridorff, Hérange, Hultenhäusen, Lützelbourg, Metting, Mittelbronn, Saint-Jean-Koutzerode, Saint-Louis, Vescheim, Vilsberg; — Réchicourt-le-Château, Assenoncourt, Avricourt, Azoudange, Desseling, Foulcrey, Guermange, Ibigny, Langguimberg, Moussey, Saint-Georges; — Sarrebours, Bieberskirch, Brouderdorff, Bübl, Diane-Capelle, Hartzwiller, Haut-Clocher, Hesse, Hoff, Hommarting, Hommert, Imling, Kerprich-aux-Bois, Langatte, Niderviller, Plaine-de-Walsch, Reding, Rhodes, Walscheid, Xouaxange.

Enim ab eadem Nanceyensi diocesi eximatur, et secernatur, ea quae habitata territorii pertinentis necam nuncupatam Raon-lès-Leau, quaeque incorporaretur diocesi Argentinensi seu Strاسبургensi, quatenus determinanda erit ab apostolico auctoritate inferius deputando.

V.

Ab ordinaria jurisdictione atque administratione R. P. D. *Ludovici-Marie Caverot*, hodierni episcopi ecclesiae Sancti-Deodati, eximantur ejusque auctoritate disjungantur, tum autem ad jurisdictionem diocesi Argentinensi seu Strاسبургensi haec quae sequuntur loca seu loca, videlicet:

Saales, Bourbruche, Colroy-la-Roche, Plaine, Ranrupt, Saulxures; — Schirmeck, Barembach, Grandfontaine, Hersbach, la Broque, Natzwillers, Rothau, Russ, Wisches; — insuper addenda etiam ea pars parociae de Raon-sur-Plaine.

VI.

Ab ordinaria jurisdictione atque administratione R. P. D. *Andree Haess*, hodierni episcopi Argentinensis seu Strاسبургensis, eximantur, eodemque tempore ab illius diocesi retrahantur et auctoritate archidiocesis, ad quam ante millesimum octingentesimum

Fénétrange, Barthelming, Bettborn, Bisping, Dolving, Fleisheim, Gosselming, Heller, Hülbesheim, Mittersheim, Niderstünzel, Oberstünzel, Postroff, Rommelfing, Saint-Jean-de-Bassel, Sarra-troff, Schalbach, Veckersviller, Vieux-Lixheim; — Lorquin, Abreschwiller, Héming, Lafrimbolle, Landange, Niderhoff, Nitting, Saint-Quirin, Voyer; — Phalsbourg (Assomption), Phalsbourg, Arschtwiller, Bourscheid, Brouviller, Dabo, Danne, Dannelbourg, Garrebours, Guntzwiller, Hazelbourg, Henridorff, Hérange, Hultenhäusen, Lixheim, Lützelbourg, Metting, Mittelbronn, Saint-Jean-Koutzerode, Saint-Louis, Vescheim, Vilsberg; — Réchicourt-le-Château, Assenoncourt, Avricourt, Azoudange, Desseling, Foulcrey, Guermange, Ibigny, Langguimberg, Moussey, Saint-Georges; — Sarrebours, Bieberskirch, Brouderdorff, Bübl, Diane-Capelle, Hartzwiller, Haut-Clocher, Hesse, Hoff, Hommarting, Hommert, Imling, Kerprich-aux-Bois, Langatte, Niderviller, Plaine-de-Walsch, Reding, Rhodes, Walscheid, Xouaxange.

Mais que de ce même diocèse de Nancy soit, en outre, distraite et séparée une portion de territoire inhabité, qui appartient à la paroisse de Raon-lès-Leau, et qu'elle soit aussitôt incorporée au diocèse de Strاسبourg, avec les limites qui lui seront assignées par l'exécuteur apostolique qui sera ci-dessous désigné.

V.

De même, que la juridiction ordinaire et de l'administration du Révérendissime Père et Seigneur *Louis-Marie-Joseph Caverot*, aujourd'hui évêque de Saint-Dié, soient distraites et séparées de son diocèse et réunies au diocèse de Strاسبourg les localités ou paroisses qui suivent, à savoir :

Saales, Bourbruche, Colroy-la-Roche, Plaine, Ranrupt, Saulxures; — Schirmeck, Barembach, Grandfontaine, Hersbach, la Broque, Natzwillers, Rothau, Russ, Wisches; — il faut de plus y ajouter une partie de la paroisse de Raon-sur-Plaine.

VI.

De même, que de la juridiction ordinaire et de l'administration du Révérendissime Père et Seigneur *André Haess*, aujourd'hui évêque de Strاسبourg, soient exemptées et en même temps distraites de son diocèse et de nouveau réunies à l'archidiocèse de Besançon, auquel elles

secundum pertinebant, rursum addicantur hec que sequuntur loca semparecie, videlicet :

Belfort, Beauvillars, Bavillers, Barmont, Buc, Châtenois, Chèvremont, Danjoutin, Essert, Méroux, Novillard, Offemont, Pérouze, Tréudans, Valdoie, Vézelois ; — Delle, Beaucourt, Borpu, Bourogne, Brebotte, Courcelles, Courtelevant, Croix, Faverois, Fêche-l'Église, Florimont, Froidefontaine, Grandvillers, Grosne, Joncherey, Montbouton, Morvillars, le Puix, Réchésy, Saint-Dizier, Suerce, Villars-le-Sec ; — Giromagny, Anjoutey, Auxelles-Bas, Auxelles-Haut, Chapelle-sous-Chaux, Étauffont-le-Haut, Évette, Grosnagny, le Puix, Rougemont ; — la Chapelle-sous-Rougemont, Angeot, Bessoncourt, Felon, Fontaine, Montreux-Château, Petit-Croix, Pfaffians, Reppe, Rivière (la), Saint-Germain, Vauthiermont ; — Chavannes-les-Grands ; — Rougemont, — superaddita parte parecie Sewen.

VII.

Quibus ita dispositis et constitutis, voluit Sanctitas Sua in decretis expresse cavere atque mandare, ut quisque diocesium uti desuper aucturam antistes libere planeque valeat, immoque debeat ordinariam super iis jurisdictionem episcopalem et pastorem curam salutariter exercere ; iidem scilicet observatis et adhibitis legibus, modis, usibus, favoribus, indultis, honoribus, oneribus, et quibuscumque aliis, que pro primevis cujusque ex illis diocesibus subditis, locis et rebus quomodolibet et quando-cumque fuerint hactenus adhibita, vel deinceps legitime adhibenda ; iis verumtamen specialiter reservatis, que videlicet peculiare seu personale preferant indultum.

VIII.

Verum e converso, singuli etiam diocesani, uti supra noviter aggregandi, teneantur eque ac ceteri primeve originis diocesani, pari ratione parique modo debitam suo cuique suffecto antistiti reverentiam et observantiam prestare, atque adeo similiter erga illius quoque curiam et cancellariam animo equo libentique consuetam quancumque officiorum et munium obire satisfactionem.

IX.

Porro ubi hec presignatarum diocesum dismembratio et incorporatio perfecta fuerit, curandum esto ut omnia tunc instrumenta et quelibet documenta

avaient appartenu jusqu'en 1802, les localités ou paroisses qui suivent, à voir :

Belfort, Beauvillars, Bavillers, Barmont, Buc, Châtenois, Chèvremont, Danjoutin, Essert, Méroux, Novillard, Offemont, Pérouze, Tréudans, Valdoie, Vézelois ; — Delle, Beaucourt, Bourne, Bourogne, Brebotte, Courcelles, Courtelevant, Croix, Faverois, Fêche-l'Église, Florimont, Froidefontaine, Grandvillers, Grosne, Joncherey, Montbouton, Morvillars, le Puix, Réchésy, Saint-Dizier, Suerce, Villars-le-Sec ; — Giromagny, Anjoutey, Auxelles-Bas, Auxelles-Haut, Chapelle-sous-Chaux, Étauffont-le-Haut, Évette, Grosnagny, le Puix, Rougemont ; — la Chapelle-sous-Rougemont, Angeot, Bessoncourt, Felon, Fontaine, Montreux-Château, Petit-Croix, Pfaffians, Reppe, Rivière (la), Saint-Germain, Vauthiermont ; — Chavannes-les-Grands ; — Rougemont, — en y ajoutant une parcelle de la paroisse de Sewen.

VII.

Ces choses ainsi disposées et établies, Sa Sainteté a voulu régler et ordonner expressément par décret que chacun des prélats des diocèses ci-dessus augmentés ait le libre et plein pouvoir, bien même, le devoir d'exercer sur eux, de l'intérêt du salut, la juridiction épiscopale ordinaire et l'administration pastorale en observant ou appliquant les mêmes lois, règles, usages, faveurs, indults, honneurs et charges, et tout ce qui est suivi jusqu'à ce jour d'une façon quelconque pour les lieux et choses soumis à chacun de ces diocèses primitifs, ou qui sera dans la suite légitimement observé, sous réserve spéciale de ce qui réclamerait un indult particulier ou personnel.

VIII.

Réciproquement que tous les diocésains nouvellement agrégés comme des-ous soient tenus, comme les autres diocésains d'origine antérieure, de rendre de la même manière et dans la même mesure à leur nouveau prélat le respect et l'obéissance qui lui sont dus, et de se montrer également disposés à remplir les devoirs et charges accoutumés envers sa curie et chancellerie.

IX.

Dès que le démembrement et l'incorporation des diocèses ci-dessus désignés aura été achevée, que l'on prenne soin que toutes les pièces et tous les docu-

ita respicientia singularum, uti
dismembrandarum alibique incor-
porandarum, parochiarum personas, bona,
et quæque jura, diligenter inquiren-
tes, et secernantur a respectivis cancel-
lariis usque episcopatus, cui
parce hactenus extiterant ad-
indeque profecto deferantur ad
respectivas cancellarias uniuscujus-
episcopatus, cujus favore decreta
ut supra, moderna incorporatio
et adjudicatio : prestat enim ea que-
viscendi documenta in unaqua-
relative subrogata cancellaria
palligerantur, et ad quamcum-
oportunitatem probabiliter super-
ram, fideliter custodiantur.

X.

Univero hisce omnibus ita dispo-
nitis atque sanctis, idem
Souverain Pontifex, contrariis quibuscum-
que speciali quamvis mentione dignis,
que obstantibus, vel eis, ad hoc
negotium, illata derogatione,
est declarare atque cavere ne quis
auderet sive obreptionis, sive
obreptionis, sive demum alterius cujus-
speciei vitio notare, ullatenus
impugnare que hoc in decreto expo-
nenda sunt.

XI.

Hujusmodi autem decreti Exequu-
tus dignatus est deputare in primis
D. Petram-Franciscum Meglia, Da-
mas archiepiscopum et apostoli-
cum nuntium penes Gallicum Guber-
natorem, sed enim super iis tantummodo
respectant ad singulas dismembratio-
nes consequentes incorporationes uti
designatorum locorum et paro-
chiarum hactenus addictarum archidie-
cesi Bisuntine, nec non binis diocesis
Deodati et Nanceyensi, seu etiam
Metensi.

Subinde maluit deputare hodiernum
episcopum ecclesie Argentinensis seu
Strasburgensis, qua nempe pertinet
ad respectivam dismembratio-
nem postero tempore incorporationem
parochiarum et parochiarum hodiernum con-
dictarum diocesis Metensi, uti supra
describende; modernum autem
episcopum ecclesie Metensi R. P. D.
Georgium-Mariam Dupont des
Loges, qua nempe solummodo interest
preparata dismembrationem et
consequentem incorporationem loco-
rum et parochiarum hactenus addictarum
diocesis Argentinensi seu Strasburgensi.

ments concernant spécialement les per-
sonnes, biens, choses et droits des pa-
roisses qui doivent être démembrés et
incorporés dans un autre diocèse, soient
recherchés et distraits des chancelleries
respectives de chacun des évêchés aux-
quels ces paroisses ont été réunies jus-
qu'ici, et qu'ils soient aussitôt trans-
portés dans les chancelleries respectives
de chacun des évêchés en faveur des-
quels a été décrétée, comme il est dit
plus haut, leur récente incorporation et
annexion; il convient, en effet, que tous
les documents de cette sorte soient réu-
nis dans chacune des chancelleries épis-
copales subrogée à l'ancienne et qu'ils y
soient fidèlement gardés pour toutes les
circonstances qui pourraient survenir.

X.

Tout étant ainsi disposé, établi et dé-
crété, et nonobstant toutes choses con-
traires pouvant même réclamer une
mention spéciale, et y dérogeant, à cet
effet seulement, le même Souverain
Pontife a voulu déclarer et ordonner que
nul n'ose jamais contester pour obreption
ou subreption, ou pour tout autre
vice, ou attaquer en quoi que ce soit
tout ce qui a été exposé et ordonné dans
le présent décret.

XI.

Comme Exécuteur de ce décret, le
Souverain Pontife a daigné députer en
premier lieu le Révérendissime Père et
Seigneur Pierre-François Meglia, arche-
vêque de Damas et Nonce apostolique
près du Gouvernement français, mais
seulement pour tout ce qui concerne les
démembrements et les incorporations
subséquentes des localités et paroisses
ci-dessus désignées et réunies jusqu'à ce
jour à l'archidiocèse de Besançon et aux
deux diocèses de Saint-Dié et de Nancy
et Toul.

Il lui a plu de députer en second lieu
l'évêque actuel de Strasbourg, seule-
ment en ce qui concerne le démembre-
ment respectif et l'incorporation ulté-
rieure des localités et paroisses aujour-
d'hui réunies au diocèse de Metz, qui
doit être délimité comme ci-dessus, et
aussi l'évêque actuel de Metz, le Révé-
rendissime Père et Seigneur Paul-Geor-
ges-Marie Dupont des Loges, en ce qui
concerne seulement le démembrement
ci-dessus énoncé et l'incorporation sub-
séquente des localités ou paroisses jus-
qu'ici réunies au diocèse de Strasbourg.

XII.

Horum quidem unicuique delegato censuit veniam facere atque adeo impertire facultatem subdelegandi ad hoc perficiendum negotium aliam quoque personam, que utique probitate atque idoneitate sit predita, et in ecclesiastica dignitate jam constituta.

XIII.

Unicuique insuper delegato, vel eorum cuique subdelegato Summus idem Pontifex impertitus est omnes et singulas quascumque sive accessorias sive opportunas facultates, ut ipsi delegati eorumque subdelegati singulatim, qua sua interest, valeant atque satagent ea queque inquirere, declarare, ordinare, facere, statnere, ac etiam super qualibet questione, si qua forsitan iuciderit, definitive absque ulla appellatione decernere, que comperiantur in Domino expedire, ut hoc tam magni ponderis negotium ad optatum exitum feliciter salubriterque perducat.

XIV.

Enimvero singulis ipsis deputatis delegatis, itidemque singulis eorum subdelegatis, si fuerint adsciti, expressam injungi voluit obligationem mittendi ad hanc Sanctam Sedem apostolicam, tres intra menses ab expleta exequutione hujusce summarii decreti (uti presertur, perinde valituri ac si esset in litteris apostolicis sub plumbo redactum), exemplar authentica forma exaratum omnium quorumcumque decretorum, que ad universum hoc ipsum negotium conficiendum emittenda fuerint.

XV.

Ut hec itaque omnia ad majorem Dei et eorum Christifidelium spirituale presertim bonum et commodum queant expeditius exequutioni mandari, jussit hujusmodi decretum quatuor primum confici atque promulgari; sed enim ad perpetuam rei memoriam et observantiam, originaliter inter acta hujusmet Sacre Congregationis de more, uti par est, custodiri.

Datum Rome, hac die decima mensis

XII.

A chacun de ces délégués, le Souverain Pontife a jugé bon de permettre de donner la faculté de se déléguer pour achever cette affaire, une autre personne, pourvu qu'elle soit probe et idoine et qu'elle soit déjà constituée en dignité ecclésiastique.

XIII.

De plus, à chacun des délégués ou leurs subdélégués, le même Souverain Pontife a accordé tous et chacun des pouvoirs, tant accessoires qu'opportuns de telle sorte que les délégués et leurs subdélégués, chacun en ce qui le concerne puissent sans retard rechercher, déclarer, régler, faire, statuer, et même sur toute question quelconque, si par hasard il s'en produit, prendre définitivement et sans aucun appel les décisions qui seront jugées être utiles dans le Seigneur pour que cette affaire d'une si grande importance puisse être conduite heureusement et salutairement à la fin désirée.

XIV.

A chacun des délégués, en même temps qu'à chacun de leurs subdélégués s'ils s'en sont adjoint, il a voulu que l'on imposât l'obligation expresse d'envoyer à ce Saint-Siège apostolique dans l'espace de trois mois, à partir de l'exécution complète de ce décret sommaire, qui, comme il se comporte, doit avoir la même valeur que s'il était rédigé sous forme de lettres apostoliques sous plumbo, un exemplaire dressé en forme authentique de tous les décrets qui auront dû être rendus pour l'achèvement de toute cette affaire.

XV.

Afin que toutes ces mesures pussent être mises plus vite à exécution, pour la plus grande gloire de Dieu et le bien des avantages spirituels des fidèles de ces diocèses, il a ordonné de préparer et de promulguer le plus tôt possible ce décret; pour en perpétuer le souvenir de l'exécution, il a encore prescrit d'en garder, comme il convient, l'original parmi les actes de cette S. Congrégation.

Donné à Rome, le dixième jour du

anno reparate hominum salutis
desimo octingentesimo septuagesimo
mo.

pro R. P. D. Antici-Mattei, S. Congre-
gationis consistorialis secretario :

FLAVIUS CORDELLI, substitutus.

S. †

mois de juillet, l'an du salut mil huit
cent soixante-quatorze.

Pour le R. P. et S. Antici-Mattei, se-
crétaire de la S. Congrégation consisto-
riale :

FLAVIUS CORDELLI, substitut.

Place du sceau †.

enregistré par nous, maître des requêtes, secrétaire général du Conseil d'État, au
titre des procès-verbaux du Conseil d'État, séance du 5 août 1874, conformément
à la délibération du Conseil d'État du même jour, approuvée par décret du Président
de la République, du 10 août 1874.
Paris, le 12 Août 1874.

Signé A. FOUQUIER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

546. — *DÉCRET qui prescrit la publication du Protocole signé à Paris,
le 7 octobre 1874, par les Commissaires français et allemands, pour déterminer
les nouvelles circonscriptions diocésaines entre la France et l'Allemagne.*

Du 10 Octobre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 18 octobre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur la proposition du ministre des affaires étrangères,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Un Protocole ayant été signé à Paris, le 7 octobre 1874,
par les commissaires français et allemands, pour déterminer, con-
formément à l'article 6 du Traité de paix du 10 mai 1871, les nou-
velles circonscriptions diocésaines entre la France et l'Allemagne,
ce Protocole, dont la teneur suit, est approuvé et sera inséré au
Journal officiel.

PROTOCOLE.

Les commissaires désignés par le Président de la République fran-
çaise et par Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, pour
terminer, conformément à l'article 6 du Traité de paix du 10 mai
1871, les nouvelles circonscriptions diocésaines entre la France et
l'Allemagne, se sont réunis aujourd'hui au ministère des affaires
étrangères, à l'effet de conclure l'entente définitive prévue par le
procès-verbal de leurs délibérations précédentes.

Les commissaires français ont fait connaître que, par deux décrets
consistoriaux, en date des 10 et 14 juillet dernier, le Saint-Siège,

d'une part, a distraît de la province ecclésiastique de diocèses de Strasbourg et de Metz et les a déclarés exercer juridiction archiépiscopale ou métropolitaine,

Et, d'autre part, a prononcé les distractions et les modifications nécessaires pour faire coïncider avec la frontière politique les circonscriptions des diocèses de Nancy, Saint-Dié, Besançon et Strasbourg, d'après les états qui lui ont été présentés par le Gouvernement français.

Les commissaires français ont ajouté que, par un décret du 10 août de cette année, rendu en Conseil d'État, le Gouvernement français a ordonné l'enregistrement et l'exécution en France des deux décrets consistoriaux précités, et a pris des mesures d'ordre civil qui doivent concourir au même but.

Et qu'ainsi, le Gouvernement français se trouve prêt à exécuter, à mettre à exécution les dispositions de l'article 1^{er} de Francfort.

Les commissaires allemands ont pris acte de cette déclaration et ils ont fait savoir que, de son côté, le Gouvernement allemand est également prêt à pourvoir aux arrangements qu'implique la nouvelle délimitation des diocèses.

En conséquence, les commissaires respectifs, en vertu de leurs pouvoirs antérieurement vérifiés, sont convenus des dispositions suivantes :

1° Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Château-Salins, Delme, Dieuze, Vic-sur-Seille, Fénétrange, Phalsbourg, Réchicourt-le-Château et Sarrebourg, qui sont actuellement sur le territoire allemand et font actuellement partie du diocèse de Nancy; les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Schirmeck, situées sur le territoire allemand et font actuellement partie du diocèse de Saint-Dié, cessent de relever de tout siège épiscopal établi en territoire français.

2° Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons d'Audun-le-Roman, Chambley (ancien canton de Gorze), Longuyon et Longwy, situées sur le territoire français et font actuellement partie du diocèse de Metz; les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Belfort, Delle, Fontaine, Girardcourt, anciens cantons de Dannemarie et de Massevaux, qui sont actuellement sur le territoire français et font actuellement partie du diocèse de Strasbourg, cessent de relever de tout siège épiscopal établi en territoire allemand.

3° Les deux Gouvernements s'engagent à prendre, d'ici au 1^{er} novembre prochain, les dispositions nécessaires pour assurer, en ce qui les concerne respectivement, les effets de la nouvelle délimitation diocésaine, telle qu'elle est indiquée ci-dessus.

4° Le partage des biens et le règlement des intérêts des circonscriptions paroissiales qui se trouvent scindées par la nouvelle délimitation sont renvoyés à la commission mixte.

l'examen et la décision des questions analogues par l'article 11 de la convention additionnelle du 11 décembre 1871.

Fait et signé double, à Paris, en langue française et en langue allemande, le 7 Octobre 1874.

Signé H. DESPREZ.
AD. TARDIF.

Signé LEDDERHOSE.
DE WESDEHLEN.

2. Le ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des affaires étrangères,

Signé DEGAZES.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3547. — DÉCRET qui modifie la circonscription de la Province ecclésiastique de Besançon et des Diocèses de Besançon, de Nancy et de Saint-Dié.

Du 10 Octobre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 18 octobre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

sur le tableau de la circonscription des archevêchés et évêchés de France, et à la loi du 18 germinal an X;

Vu l'ordonnance du 31 octobre 1822, relative à cette même circonscription;

Vu l'article 6 du traité de paix conclu, le 10 mai 1871, entre la France et l'Allemagne, portant que « les parties contractantes, étant d'avis que les circonscriptions diocésaines des territoires cédés à l'Empire allemand devaient coïncider avec la nouvelle frontière, se concerteraient, après la ratification du présent traité, sur les mesures à prendre en commun à cet effet; »

Vu l'article 1^{er} de la convention du 26 février 1871;

Vu l'article 1^{er} du traité précité du 10 mai, l'article 3 des articles additionnels, en date du même jour, et le procès-verbal d'échange des ratifications, du 20 mai suivant, l'article 10 de la convention additionnelle du 26 octobre de la même année, qui ont déterminé la nouvelle frontière de la France et de l'Allemagne;

Vu les lettres par lesquelles les archevêques et évêques de la province de Besançon déclarent consentir aux modifications de la circonscription de ces provinces et diocèses, nécessitées par les conventions diplomatiques précitées;

Vu l'article 2 de la convention du 26 messidor an IX;

Vu les décrets pontificaux donnés à Rome, les 10 et 14 juillet 1874, sur proposition du Gouvernement, et portant modification de la circonscription de la province ecclésiastique de Besançon et des diocèses de Besançon, Nancy, Saint-Dié, Strasbourg et Metz;

Vu le décret du 10 août dernier, portant réception et publication en France de ces deux décrets;

Vu le protocole, en date du 7 octobre, par lequel les Gouvernements français et allemand se sont entendus pour déterminer, au point de vue international, les nouvelles délimitations diocésaines, ledit protocole publié par décret de ce jour,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La métropole de Besançon aura désormais pour suffraganes les églises épiscopales de Verdun, Belley, Saint-Dié et Nancy.

2. Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Belfort, Delle, Fontaine, Giromagny et des anciens cantons de Dannemarie et de Massevaux, situées sur le territoire français et faisant précédemment partie du diocèse de Strasbourg, sont réunies au diocèse de Besançon.

3. Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons d'Albestroff, Château-Salins, Delme, Dieuze, Vic-sur-Seille, Fénétrange, Lorquin, Phalsbourg, Réchicourt-le-Château et Sarrebourg, aujourd'hui situées sur le territoire allemand, sont distraites du diocèse de Nancy.

4. Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Briey, Audun-le-Roman, Chambley (ancien canton de Gorze), Conflans, Longuyon et Longwy, situées sur le territoire français et faisant précédemment partie du diocèse de Metz, sont réunies au diocèse de Nancy.

5. Les paroisses ou fractions de paroisses des cantons de Saales et de Schirmeck, aujourd'hui situées sur le territoire allemand, sont distraites du diocèse de Saint-Dié.

6. Le ministre de l'instruction publique et des cultes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 10 Octobre 1874.

Signé M^el DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

N° 3548. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1^o M. Bordel (*Esprit-Agricol-Michel*), entrepreneur de cabriolets sur place, né le 29 septembre 1829, à Avignon (Vaucluse), demeurant à Marseille (Bouches-du-Rhône), est autorisé à substituer à son nom patronymique celui de Bordet, et à s'appeler, à l'avenir, Bordet au lieu de Bordel.

2^o Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du

présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an xi, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'Etat. (*Versailles, 11 Septembre 1873.*)

3549. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de traction entre les docks de Saint-Ouen et la gare des marchandises de la ligne de Saint-Denis (Seine), suivant le tracé indiqué par une ligne rouge sur le plan produit par la compagnie du Nord, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La compagnie du Nord est autorisée à établir et à exploiter ce chemin de fer aux clauses et aux conditions de son cahier des charges en date du 6 juin 1857.

3° Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie sera soumise, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

4° Le chemin de fer concédé par l'article 2 du présent décret est compris dans l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord. (*Versailles, 6 juin 1874.*)

3550. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) qui affecte au département des travaux publics, pour être incorporée à la route thermale n° 5, à Vichy (*Allier*), la parcelle de terrain, d'une contenance de mille trente-trois mètres carrés, figurée par une teinte rose sur un plan qui restera annexé au présent décret. (*Versailles, 8 Juin 1874.*)

3551. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour le prolongement du quai Saint-Bernard, sur la rive droite de l'Adour, au port de Bayonne (Basses-Pyrénées), conformément au projet et aux avis, en date des 9 juillet 1868 et 15 décembre 1873, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit par la compagnie des chemins de fer du Midi, tel qu'il résulte de la déclaration, en date du 6 juin 1873, du président du conseil d'administration de ladite compagnie, de contribuer à la dépense pour une somme de vingt-cinq mille francs.

Le surplus, soit la somme de cent soixante-dix-sept mille francs, sera imputé sur la deuxième section du budget (*Amélioration des ports de commerce*). (*Versailles, 13 Juin 1874.*)

N° 3552. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 3, entre Gare-le-Coup et Bicqueley (Meurthe-et-Moselle), sur les territoires des communes de Toul et de Bicqueley, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge, lilas et bleue sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 18 Juin 1874.*)

N° 3553. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la construction, dans la baie du Mont Saint-Michel (Manche), d'une digue insubmersible reliant le mont Saint-Michel au continent, conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 11 août 1873 et 9 avril 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à trois cent mille francs, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes de commerce. (*Versailles, 25 Juin 1874.*)

N° 3554. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) qui déclare d'utilité publique les travaux nécessaires à l'établissement d'un canal d'irrigation à dériver de la Vanera, sur le territoire des communes de Valcebollère et d'Osséja (Pyénées-Orientales). (*Versailles, 25 Juin 1874.*)

N° 3555. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. Les territoires formant les villages de Brégiroux et de Tholiers, figurés au plan d'assemblage ci-annexé par une teinte jaune, sont distraits de la commune de Bussièrès, canton de Pionsat, arrondissement de Riom, département du Puy-de-Dôme, et réunis à celle de Roche-d'Agox, même canton. La limite entre les deux communes sera fixée conformément au liseré carmin, tel qu'il est indiqué à l'extrait du plan parcellaire certifié, le 21 février 1874, par le directeur des contributions directes du département du Puy-de-Dôme, et qui demeurera également annexé au décret.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)

N° 3556. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. Les territoires teints en vert sur le plan annexé au présent décret sont distraits, savoir : 1° la section de Vitrac, de la commune de Lalm; 2° le village de Viala, de la commune de Cantoin; 3° la ferme de Arolhez, de la commune de Graissac, canton de Sainte-Geneviève, arrondissement d'Espalion, département de l'Aveyron, et formeront, à l'avenir, une commune distincte, sous le nom de *Vitrac*, avec ce hameau pour chef-lieu.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis. (*Versailles, 11 Juillet 1874.*)



Certifié conforme :

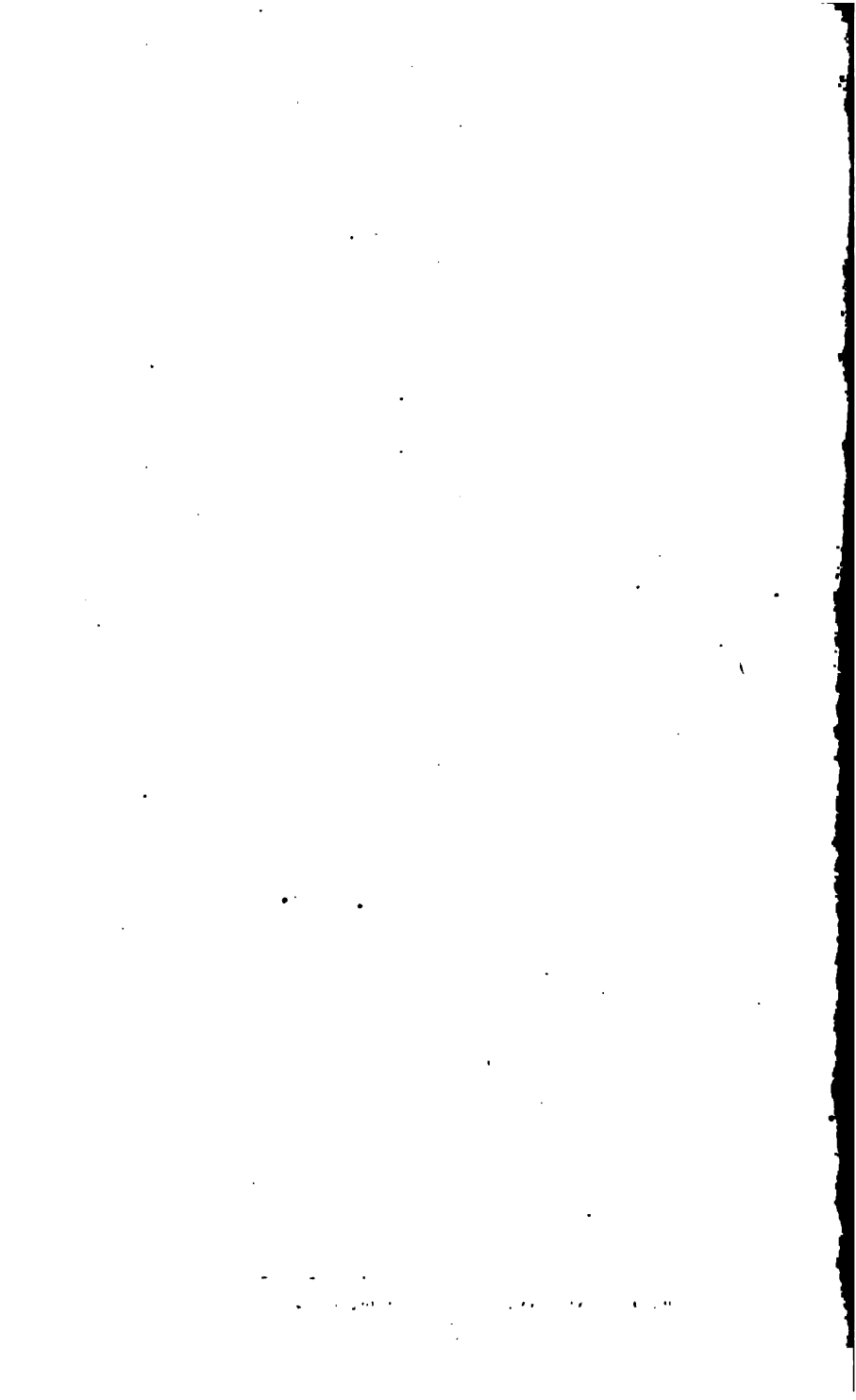
Paris, le 18^e Novembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.



BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 233.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3557. — **DÉCRET** qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens.

Du 29 Janvier 1871.

LA DÉLÉGATION DU GOUVERNEMENT DE LA DÉFENSE NATIONALE,

Vu la loi et le décret⁽¹⁾ approuvant la convention passée à la même date avec la compagnie des chemins de fer des Charentes;

Vu ladite convention, et notamment les articles 3 et 4 de cette convention ainsi conçus :

Art. 3. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie des chemins de fer des Charentes, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens;

La compagnie s'engage à exécuter ledit chemin dans un délai de huit mois, à dater du 1^{er} janvier qui suivra la concession définitive à intervenir, et que ce délai puisse partir d'une date antérieure au 1^{er} janvier 1870;

Art. 4. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution.....

..... le chemin de fer de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, deux millions deux cent mille francs (2.200.000).....

Les subventions ci-dessus déterminées seront payées dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 15 janvier de la seconde année qui suivra la concession définitive, etc.....

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement de ce chemin;
Vo les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département de la Gironde, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 1^{er} février 1870;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 25 janvier 1871, par laquelle il déclare adhérer à la déclaration d'utilité publique de la ligne précédente, sous la réserve que les travaux ne seront entrepris immédiatement qu'à

Ce décret n'a pas été inséré au Bulletin des lois de la Délégation du Gouvernement de la défense nationale hors Paris.

1^{re} série, Bull. 1628, n° 16,273.

dans la partie comprise entre Saint-Mariens et Cars-Saint-Paul; et que, pour le surplus de la ligne, il devra être procédé préalablement à des conférences régulières avec le service militaire;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Blaye à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mar

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à l'éventuel à la compagnie des chemins de fer des Charentes par convention du 18 juillet 1868, est déclarée définitive.

2. Le tracé de ce chemin entre Cars-Saint-Paul et Blaye et les détails d'exécution entre les mêmes points ne seront arrêtés qu'à la suite de conférences entre les services civil et militaire.

3. La subvention allouée pour l'exécution dudit chemin, payable à dater du 15 janvier 1873, dans les formes et suivant les conditions énoncées à l'article 2 de la convention du 18 juillet 1868.

4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Bordeaux, le 29 Janvier 1871.

Signé AD. CRÉMIER, GLAIS-BIZOIN, L. FOURICHON, LÉON GAMBETTA

Par le Gouvernement :

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par délégation :

Le Secrétaire général,

Signé DE BONNEVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3558. — *Décret qui déclare d'utilité publique l'abandon du Chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur Géryville, et approuve la Convention passée pour l'exploitation dudit Chemin de fer.*

Du 29 Avril 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, des propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'avant-projet présenté par la compagnie franco-algérienne pour la construction, dans la province d'Oran, d'un chemin de fer d'Arzew à Saïda et de son prolongement sur soixante-dix kilomètres environ dans la direction de Géryville, chemin dont elle demande la concession;

Vu le projet de cahier des charges de cette concession, dressé par la compagnie;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, notamment :

L'enquête ouverte sur le projet à la sous-préfecture de Mostaganem, aux mairies d'Arzew et de Mascara, ainsi que le procès-verbal de la commission d'enquête (10 janvier 1874);

les avis du conseil de préfecture d'Oran (24 janvier 1874), du général commandant la division d'Oran (4 février 1874), de l'ingénieur en chef du département (29 janvier 1874); le rapport de la commission spéciale institué par décision du gouverneur général civil de l'Algérie, en vue de l'examen du projet de convention relative à la concession dont il s'agit;

l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 5 mars 1874;

l'avis du conseil de gouvernement de l'Algérie, en date du 21 mars 1874; la convention passée, le 20 décembre 1873, entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant tant au nom de l'État qu'en qualité de représentant des tribus indigènes ci-après désignées, savoir : Ouled-Daoud, Ouf, Ouhaiba, Hassassena, Cheraga et Gharaba, Rezaïna-Cheraga et Ouled-Sidi-Khalifa et Rouadi de Harrar-Gharaba, et la compagnie franco-algérienne, ladite convention portant concession du chemin de fer de Saïda et prolongements et du privilège de l'exploitation de l'alfa sur les terrains des hauts plateaux situés dans la subdivision de Mascara, suite les délibérations des djemâas des tribus arabes précitées et la délibération du conseil de la commune subdivisionnaire de Mascara, en date du 20 décembre 1873;

la convention annexe, en date du 16 mars 1874, par laquelle la compagnie franco-algérienne renonce, quant à présent, au bénéfice de l'article 7 de la convention du 20 décembre 1873;

les statuts de la société dite *Compagnie franco-algérienne*, en date du 13 février 1873;

le titre IV de l'ordonnance royale du 1^{er} octobre 1844 et le titre IV de la loi du 16 juin 1851, les décrets des 11 juin 1858 et 8 septembre 1859, relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique en Algérie;

le Conseil d'État entendu,

Arrêt :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur soixante-dix kilomètres dans la direction de Géryville.

Approuvée la convention passée, le 20 décembre 1873, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne, et modifiée par acte du 16 mars 1874, ladite convention portant concession du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec son prolongement vers Géryville, et du droit exclusif d'exploiter l'alfa sur une étendue de trois cent mille hectares de terrains des Hauts-Plateaux situés dans la subdivision de Mascara.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

La société concessionnaire devra se renfermer, à moins d'une autorisation spéciale du Gouvernement, dans l'objet des statuts en date du 13 février 1873.

Aucune émission d'obligations par la société concessionnaire ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances, et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

Dans aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en

achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place en dépôt de cautionnement.

4. Le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Avril 1874.

Signé M^{re} DE MAC MABON

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de l'intérieur,
Signé BROGLIE.

Convention du 20 décembre 1873, entre le gouverneur général civil de l'Algérie, la compagnie franco-algérienne, relative à la concession du chemin de fer d'Arzew à Saïda et prolongements et à l'exploitation de l'alfa sur les terrains des hauts plateaux dans la subdivision de Mascara.

L'an mil huit cent soixante-treize, et le vingt décembre,

Entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant tant au nom de l'État qu'en qualité de mandataire des tribus indigènes ci-après désignées, seules intéressées à la présente convention : Ouled-Daoud, Mahalif, Ouhaiha, Hassassena, Cheraga, Rezaïna-Cheraga et Gharaba, Ouled-Sidi-Khalifa et Rouadi de Harrar, dont les djemâas, constituées pour la circonstance par arrêté de l'autorité locale, en date du 25 novembre 1873, ont déclaré donner délégation pleine et entière au gouverneur général pour conclure la présente convention, par délibération en date du 30 novembre 1873, sur l'avis conforme du conseil de la commune de Mascara, exprimé par délibération en date du 4 décembre 1873, sous la réserve de l'approbation des présentes par qui de droit ;

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie franco-algérienne*, ladite compagnie représentée par M. Debrousse, président du conseil d'administration, élitant domicile au siège de ladite société, rue Basse-du-Rempart n° 52, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 9 août 1873, et sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard ;

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouverneur général civil de l'Algérie, au nom de l'État, concède la concession du chemin de fer d'Arzew à Saïda, sans subvention ni garantie d'intérêt, sauf les stipulations de la présente convention. La compagnie franco-algérienne, qui accepte, le chemin de fer d'Arzew à Saïda, par les Hauts-Plateaux, par la Macta et Perrégaux, avec faculté de prolonger ledit chemin de fer, à partir de Saïda, sur les Hauts-Plateaux, dans une direction et sur une ligne qui seront ultérieurement déterminées à la demande du concessionnaire.

La compagnie s'engage à exécuter ledit chemin de fer dans un délai de six ans à partir du décret d'utilité publique, et conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la présente.

Il est également stipulé que si, pendant la durée de la concession qui est fixée par la présente convention, il était reconnu nécessaire par les besoins de l'agriculture de créer une nouvelle ligne partant également de Saïda ou environs, desservant une partie de la vallée de l'Oued-el-Hammam ou des plaines de Taria et aboutissant sur un point entre l'Hillil et Saint-Denis-du-Sig, le Gouverneur général concéderait le droit de préférence aux concessionnaires de la ligne d'Arzew à Saïda et prolongements.

2. Le gouverneur général civil de l'Algérie, aux noms qu'il agit, concède à la compagnie franco-algérienne, qui accepte, le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur une surface de trois cent mille hectares de terrains à alfa compris dans le parcours des tribus ci-dessus désignées.

La délimitation de ces terrains sera faite ultérieurement, de concert entre la compagnie et l'administration, dans l'espace compris entre les limites suivantes : le méridien géographique de Guétifa ; à l'ouest, la limite administrative de la subdivision de Mascara.

compagnie sera tenue de payer, pour la concession consentie au présent article, un droit fixe, par tonne d'alfa sec exploité, de quinze centimes jusqu'à cent mille tonnes et vingt-cinq centimes pour chaque tonne excédant. Ce droit sera payé annuellement, en un seul terme, dans le mois qui suivra la clôture de l'exercice. La compagnie entrera en possession de ses droits sur les terres à alfa du jour de la délimitation à intervenir.

Après l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Saïda, la compagnie versera annuellement à la caisse des dépôts et consignations une somme en dépôt de quarante centimes par tonne d'alfa sec exploité par elle ou ses ayants droit. Le produit des sommes sera restitué à la compagnie à l'achèvement du chemin de fer, s'il y a plus les délais consentis par l'administration. Dans le cas où l'administration n'aurait pas appliqué des mesures coercitives prévues par l'article 38 du cahier des charges du chemin de fer, le produit des sommes susindiquées serait acquis à la subdivisionnaire de Mascara.

En cas où la compagnie refuserait d'acheter l'alfa exploité par les indigènes, le droit qui leur est réservé par le paragraphe 2 de l'article 8, les indigènes auront le droit de le vendre à d'autres négociants sur les grandes routes de Saïda à Mascara, de Saïda à Kreider, de Saïda à Frenah, mais en dehors des terrains concédés. Cette disposition ne sera applicable, bien entendu, que jusqu'à l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Saïda, conformément au paragraphe précédent.

Les recettes provenant du droit stipulé au paragraphe 3 du présent article ne pourront être affectées qu'à des travaux d'utilité publique exécutés sur les territoires désignés à la présente convention et dans le périmètre de la concession. Les concessions stipulées aux articles 1 et 2 précédents sont faites pour quatre-vingt-neuf ans.

Les frais d'expropriation et de construction du chemin de fer précité seront à la charge de la compagnie concessionnaire. Toutefois, dans les cas définis ci après, l'État accorde à la compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer :

1° Lorsque l'État dispose de terres à quelque titre que ce soit ;
2° Lorsque des terres sont parties de concessions accordées par le Gouvernement pour le service de reprise de terrains nécessaires à un service public ; néanmoins, ce service ne s'étendra pas aux constructions existantes.
3° Lorsque l'État sera participant à la compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à l'égard des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

Pour l'exercice des droits contenus dans le présent article et pour l'exercice du droit d'expropriation en général, la compagnie sera substituée au lieu et place de l'État.

La compagnie aura le droit d'établir, sans indemnité au profit de l'État, au port d'Arzew, l'entité du port d'Arzew, sur les emplacements qui seront déterminés par l'administration, après concert préalable entre les divers services publics intéressés : la compagnie, les quais, appontements, magasins, bâtiments d'administration, le matériel et appareils d'embarquement et de débarquement dont elle pourra avoir besoin pour l'exploitation du chemin de fer.

Quand l'État établit des quais verticaux ou une darse à Arzew, la compagnie sera admise à y faire, comme le commerce général, des quais et de la darse.

Le gouverneur général civil de l'Algérie s'engage à fournir à la compagnie concessionnaire, dans le cas où elle le demanderait pour l'exécution de ses travaux, les services militaires disponibles.

Dans ce cas, les tarifs journaliers seront réglés de concert entre le gouverneur général et la compagnie.

À partir du décret d'utilité publique jusqu'à l'expiration du délai fixé pour la construction, la compagnie aura le droit d'introduire en franchise de tous droits de douane le matériel et les matériaux nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer.

Il est stipulé, à l'égard de la concession consentie à l'article 2, que les droits des indigènes, parcoures libres pour eux et leurs troupeaux propres ou en aïb, pâturage, campement, usage des eaux ; chasse, culture, sont expressément réservés. En ce qui concerne spécialement l'alfa, ils conservent, comme par le passé, le droit de faire paître, de couper, exploiter ou extraire l'alfa nécessaire à leurs besoins et à ceux de leurs animaux.

Ils ne pourront exploiter l'alfa dans une intention de commerce que pour la de la compagnie, en se faisant inscrire sur les listes de ses chantiers et à la tion, sous peine de radiation de ces listes, de se conformer aux règlements d tation qu'elle aura arrêtés.

Il leur est interdit d'incendier les peuplements d'alfa et autres herbes ssaillies dans le périmètre ou à proximité du périmètre de la concession. Ils concourir à l'extinction de tout incendie qui se déclarerait dans un rayon d kilomètres autour de leurs campements.

En cas de non-concours des indigènes, l'autorité administrative locale les mesures de répression à prendre contre eux, s'il y a lieu.

Les réserves comme les prescriptions du présent article sont applicables gènes du Tell et du Sahara, dont les troupeaux vont boire aux chotts par es traditionnelle avec les occupants.

Elles sont également applicables aux indigènes autres que ceux des tribus sées qui, en vertu d'ordres ou d'autorisations de l'autorité supérieure, vis par cas de force majeure ou de mesures administratives, s'établir provis dans les limites de l'exploitation concédée.

Enfin, la liberté de parcours, de campement et d'établissement reste pour les troupes, avec toutes ses conséquences intéressant la consommation mais sous la réserve de ne causer aucun dommage aux établissements et sionnements de la compagnie.

La compagnie jouira de son droit d'exploitation comme elle l'entendra, bon père de famille.

Elle veillera à la conservation de l'alfa et empêchera les entreprises qui se nature à compromettre la conservation et la reproduction des peuplements.

Tous les cinq ans, une commission dont les membres seront désignés par la compagnie et par l'administration inspectera les peuplements et e leur état.

Dans les dix dernières années de la concession, l'État sera chargé de l lance des exploitations d'après un règlement concerté d'avance avec la com

Pour assurer l'exécution des clauses de la présente convention et des r spéciaux qu'elle aura arrêtés, la compagnie aura le droit d'avoir des gar mentés. Ces agents seront Français ou naturalisés Français. Des gardes pourront leur être adjoints.

9. Le gouverneur général assure aux établissements de la compagnie emplacements et les tracés auront été arrêtés de concert entre elle et les militaires, la protection qu'il accorde à tous les établissements autorisés de

Si les emplacements et les tracés arrêtés exigent des travaux défensifs ces travaux seront exécutés aux frais de la compagnie.

Dans le cas où les circonstances exigeraient un déplacement rapide d dans un but de protection spéciale à accorder aux établissements de la co les frais de transport sur la ligne principale du chemin de fer des troupes qui est nécessaire à leur ravitaillement seraient à la charge de la compagnie.

La compagnie devra encore pourvoir au baraquement d'une garnison d si, par la suite, l'autorité militaire juge cette garnison indispensable à la s établissements.

La surveillance et la police administrative s'exerceront sur toute l'étend concession, dans les conditions où elles s'exercent ou s'exerceront dans les militaires du Tell.

Dans aucune circonstance, l'État ne pourra être responsable des domma tant des cas de force majeure.

10. La compagnie aura le droit de créer et d'établir sans autorisation, su superficie des terrains dont l'exploitation lui est concédée et sur leurs encl établissements, routes, travaux hydrauliques, travaux spéciaux ayant pour prévenir ou de circonscrire les incendies, chemins de fer, dépôts, chantiers couverts, clos et non clos, etc., constituant les voies et moyens de son exploi

Ces établissements devront être placés en dehors et à cent cinquante u moins, des groupes de puits ou sources actuellement existants, de manière à les encadrer et à en laisser l'accès libre aux indigènes et à leurs troupeaux.

La compagnie pourra se servir des puits existants, en creuser de nouvea sur les sources, installer des pompes et tous appareils sur les nappes d'eau d nues et utilisées, établir des bassins, drainer les rivières, faire des barrag réservoirs, sous la réserve que si ces travaux diminuaient la quantité d'eau d

ent actuellement les indigènes, soit en tarissant des puits ou sources, soit en supprimant par le drainage des rediers consacrés par l'usage, elle serait tenue de leur verser, sur ses réserves, des fontaines et des abreuvoirs spéciaux, à titre de compensation.

La compagnie aura toute liberté pour les travaux nécessités par la recherche de l'eau, mais elle ne pourra entreprendre aucun travail aux sources ou puits actuellement utilisés sans que les projets en aient été préalablement soumis à l'administration et approuvés par elle.

La compagnie pourra créer, partout où elle le jugera utile, des centres, villages, hameaux pour ses ouvriers, employés et agents de toute nature.

L'administration pourra également, la compagnie entendue, créer des centres de culture étrangère à la compagnie.

La compagnie pourra, au moyen de travaux exécutés à ses frais, utiliser les terres pour le jardinage, les cultures diverses et les plantations.

En aucun cas, elle ne pourra interdire la circulation des Européens et des indigènes à travers les peuplements d'alfa, ni faire commerce, pour les besoins de la culture, de l'eau qu'elle aura aménagée.

À l'expiration des concessions stipulées aux articles 1 et 2, les immeubles établis pour l'exploitation sur le territoire de la concession et ses enclaves, les meubles, l'outillage, le matériel fixe et le matériel roulant des chemins de fer d'exploitation en dehors de la ligne principale, resteront la propriété de la compagnie concessionnaire.

En ce qui concerne la ligne principale du chemin de fer, le retour à l'État se fera sous les conditions prévues par le cahier des charges de la concession dudit chemin.

La compagnie concessionnaire aura le droit d'exploiter et d'extraire, dans les limites de l'État, les bois qui pourront lui être nécessaires pour la construction et l'entretien des chemins de fer et des diverses dépendances de la concession.

L'exploitation se fera conformément aux règlements forestiers et au cahier des charges.

La redevance par mètre cube de bois en grume sera fixée à deux francs pour le chêne, le thuya et le genévrier, et à quatre francs pour le châle.

La présente convention n'est passible que du droit fixe de trois francs.

Fait double, à Alger, le 20 Décembre 1873.

Signé G^d CHANZY.

Signé H. DÉBROUSSE.

Pour être annexé au décret du 29 avril 1874.

Pour le Ministre de l'intérieur :

Le Chef de bureau du service de l'Algérie,

Signé E. DELABARRE.

Annexé à la convention du 20 décembre 1873, passée entre le gouverneur général de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne, relative au chemin de fer d'Arzew à Saida et prolongements, et à l'exploitation de l'alfa sur les terrains des Hauts-Plateaux situés dans la subdivision de Mascara.

Il est convenu, d'un commun accord, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et M. Hubert Débrousse, agissant aux noms et qualités relatés dans la convention du 20 décembre 1873, que la compagnie franco-algérienne renonce, quant à présent, au bénéfice de l'article 7 de ladite convention, relatif à l'importation en franchise des droits de douane des matériels et matériaux provenant de l'étranger, ladite compagnie se réservant de faire ultérieurement de cet article l'objet d'une convention spéciale qui serait soumise à la ratification législative.

Fait double, à Paris, le 16 Mars 1874.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Signé G^d CHANZY.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Signé H. DÉBROUSSE.

Pour être annexé au décret du 29 avril 1874.

Pour le Ministre de l'intérieur :

Le Chef de bureau du service de l'Algérie,

Signé E. DELABARRE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer partira d'Arzew et se dirigera sur Saïda par la Mac Debrousseville, Perrégaux, Oued-el-Hammam, la plaine d'Eghris, en se rapprochant le plus possible de la ville de Mascara, la plaine de Taria, la vallée de l'Oued-Saïd et Saïda.

A partir de Saïda, le chemin de fer sera prolongé à travers les Hauts-Plateaux, soixante-dix kilomètres environ, à peu près dans la direction de Géryville.

2. Les travaux devront être achevés et les chemins mis en exploitation dans un délai de six ans, à partir du décret d'utilité publique.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tracé et communications importantes seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du gouverneur général; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La compagnie devra présenter ses projets définitifs dans les délais d'un an après la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux un an après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer des projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1^o Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2^o Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque ligne en rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3^o Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4^o Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis ou concédés pour une voie; les terrassements, les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

7. La largeur de la voie, mesurée d'axe en axe, des rails devra être de un mètre dix centimètres (1^m,10) à un mètre onze centimètres (1^m,11). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de un mètre quatre-vingts centimètres (1^m,80).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête du ballast, sera de cinquante centimètres (0^m,50) au moins. On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de quarante centimètres (0^m,40) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, sur les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne sera, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à cent mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à trente millimètres par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin sera de niveau ou présentera de

des pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de cinq millimètres par mètre.

La partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au point de ne pas faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles qui précèdent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale et avoir entendu la compagnie.

Les gares et stations seront réduites au strict nécessaire.

Les croisements à niveau seront tolérés pour toutes les voies de communication principales ou particulières.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre mètres (7^m,00) pour une route nationale et départementale, et à quatre mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur au-dessus du fil d'eau le long des rails ne pourra être inférieure à quatre mètres trente centimètres (4^m,30). Pour les viaducs formés de poutres horizontales, la hauteur sous poutre au-dessus du point de la chaussée sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La hauteur entre les parapets sera au moins de sept mètres (7^m,00) pour les sections à deux voies, et d'au moins quatre mètres (4^m,00) pour celles à une voie. La hauteur des parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais la largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à sept mètres (7^m,00), pour une route, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de sept mètres (7^m,00) pour les sections à deux voies et d'au moins quatre mètres (4^m,00) pour celles à une voie. La distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

Dans le cas où des routes ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés de manière à ne saillir ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il ne résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°).

Les passages à niveau seront munis de barrières lisses ou de chaînes et de signaux de garde ou de guérites, lorsque cette mesure sera reconnue indispensable par l'administration.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder cinq centimètres (0^m,05) par mètre pour les routes et six centimètres (0^m,06) pour

les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, que celles qui s'accumuleraient dans les fossés ou chambres d'emprunt.

Les emprunts de terre seront régulièrement faits pour éviter toute stagnation d'eaux; ils seront, autant que possible, disposés de manière à former des canaux desséchement pour les parties basses des terrains qu'ils traverseront; les pentes seront dirigées vers les ravins ou les voies naturelles d'écoulement avec une inclinaison suffisante.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins sept mètres (7^m,00) de largeur entre les parapets, les sections à deux voies, et quatre mètres (4^m,00) sur celles à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quarante centimètres (0^m,80).

Cependant, il pourra n'être pas établi de parapets pour tous les ouvrages où les parapets présenteraient une longueur inférieure à quatre mètres (4^m,00).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer sur les sections à deux voies auront au moins sept mètres (7^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et six mètres de hauteur (6^m,00) sous clef au-dessus de la surface des rails. La largeur des souterrains pour les sections à une voie sera de quatre mètres (4^m,00) au moins; la hauteur sous clef au-dessus des rails sera, au minimum, de cinq mètres (5^m,00). La distance verticale entre l'intrados et le dessus des voûtes extérieures de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4^m,30). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. À la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

À la rencontre des routes et des autres chemins publics, il sera construit des murs et ponts provisoires par les soins et aux frais de la compagnie, partout où il sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Le Gouvernement se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables, et la compagnie entendue, les conduites d'eau ou canaux de desséchement ou d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer à ses dépendances.

18. La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre de divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux d'une bonne qualité. Le poids des rails sera d'au moins vingt kilogrammes par mètre courant. La compagnie aura la faculté d'employer des rails en acier du poids de quinze kilogrammes le mètre courant.

20. En principe, il ne sera pas établi de clôtures ni de haies, sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable, notamment dans la traversée ou dans le voisinage des lieux habités.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau de

facta, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Toutefois, dans les cas définis ci-après, l'État cède à la compagnie la jouissance gratuite, pendant la durée de la concession, des terrains nécessaires au chemin de fer : 1° là où l'État dispose de terres à quelque titre que ce soit; 2° là où les terres et partie de concessions accordées par le Gouvernement avec réserve de prise des terrains nécessaires à un service public; néanmoins, ce droit ne s'étendrait pas aux constructions actuellement existantes.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour dommage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

L'État fera participer la compagnie, dans la mesure qui sera jugée nécessaire, à la jouissance des droits qu'il s'est réservés, lors des concessions d'eau, dans l'intérêt des services publics.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois, décrets et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes militaires, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions prescrites par les lois, décrets et règlements concernant les travaux militaires.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières et traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les conditions qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de violer des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan ca-

dastral, de l'état descriptif de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du gouvernement général de l'Algérie.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront parties intégrantes du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure sera reconnue indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après de bons modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction; mais il est bien entendu que tout ce matériel sera établi en raison de la largeur de la voie et de l'importance du chemin.

Le compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives et tenders, s'il en est fait usage, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des arrêtés du gouverneur général, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration délèguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession, pour les chemins désignés à l'article 1^{er}, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99). Elle commencera à courir le 29 avril 1874 et finira le 28 avril 1973.

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à établir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se trouvait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit, à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

38. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuée de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'est pas valablement justifiée qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le gouverneur général. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer, toutes ses dépendances seront mis en adjudication et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplisse exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAL.
	fr. s.	fr. c.	fr. s.
Voyageurs...			
Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1 ^{re} classe).....	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes et fermées à vitres (2 ^e classe)...	0 055	0 025	0 08
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants.....			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Chiens transportés par les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30).....	0 015	0 005	0 02

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huiles, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 24	0 54
--	------	------	------

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAL.
fr. s.	fr. c.	fr. s.
0 08	0 04	0 12
0 055	0 025	0 08
0 015	0 005	0 02
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 30	0 24	0 54

Marchandises transportées à petite vitesse.

Masse. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Cacao. — Viande fraîche. — Gibier. — Sacre. — Café. — Épices. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Céréales, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de charpente. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Ciments. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Cokes. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Meulons. — Meuliers. — Cailloux. — Sable. — Argiles. — Ardoises. — Ardoises.

*VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À GRANDE VITESSE.**Par pièce et par kilomètre.*

Un ou chariot pouvant porter de trois à cinq tonnes. — Un ou chariot pouvant porter plus de cinq tonnes. — Locomotive pesant de huit à douze tonnes (ne traînant pas de convoi). — Locomotive pesant de douze à vingt tonnes (ne traînant pas de convoi). — Voiture de quatre à sept tonnes. — Voiture de plus de sept tonnes. — Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Pour les voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. — Pour les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Pour les voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide. — Pour les voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.

*1° SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.**Grande vitesse.*

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes. — Chaque cercueil édifié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. s.
0 135	0 105	0 24
0 12	0 08	0 20
0 08	0 05	0 13
0 12	0 09	0 23
0 18	0 12	0 30
2 70	1 80	4 50
3 37	2 25	5 62
1 35	0 90	2 25
2 02	1 35	3 37
0 22	0 15	0 37
0 27	0 21	0 48
0 18	0 12	0 30
0 22	0 09	0 31
0 52	0 42	0 96
0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout mètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée à six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à cinq kilogrammes;

2° Au-dessus de cinq kilogrammes, jusqu'à dix kilogrammes;

3° Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, à grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulier de Marseille à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes ne soit, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à dix centimes par mètre et par kilomètre.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers. L'administration fixera, sur la proposition de la compagnie, mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes et à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément de prix de place. Cette taxe ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à quatre mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter des masses pesant plus de quatre mille kilogrammes (4,000).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses divisibles pesant plus de quatre mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

1° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, sur lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;
 2° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;
 3° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

4° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Parfois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envoi pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseront ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, les limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 septembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Aucun particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, pour des réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents. Dans ces cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tarder de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur expédition; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu dans l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

40. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et reçus de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'en-

gièrement six heures avant le départ de ce train; ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de six heures après l'arrivée de ce même train.

Pour les animaux, ces délais seront fixés à trois heures (3^h), pour les gares de départ, et à deux heures (2^h), pour les gares d'arrivée.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui fixé pour leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le gouverneur général, pour l'expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution continuée, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement et de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans des délais déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins cinq mille âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes leurs frais de factage et de camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires et marins voyageant isolément pour cause de service, échangés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, en leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

nement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même moyen de transport.

ctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de

faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des gés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception

ice des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur chaque ligne :

n des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordi-
ploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un com-
cial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dé-
agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant
n de la compagnie.

si les besoins du service l'exigeaient, la compagnie devrait livrer gra-
deuxième compartiment.

me des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité
artiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une
le aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également

compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordi-
ra tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.
e de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux
e sera réglée par M. le gouverneur général de l'Algérie, la compagnie

on à payer dans ce cas à la compagnie pour chaque train ne pourra
te quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture,
centimes pour chaque voiture en sus de la première.

gnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures
es pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.
gnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer
départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que
n l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

ns, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration
édition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expé-
tre faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police;
térieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, avec l'adminis-
compagnie.

stration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra
e d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches.
la forme et la dimension de ces voitures, sauf l'approbation par
leur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité
de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur
ssera pas six mille kilogrammes, chargement compris. L'administration
a entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des
roues sera à la charge de la compagnie.

gnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus in-
il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-
voitures spéciales en réparation.

e moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration
pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la compa-
que section.

compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de
ut agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service acci-
leur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescrip-
rété rendu par le gouverneur de l'Algérie, la compagnie entendue. Il
à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.
compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne,
principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'adminis-
tes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire

des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum, de soixante-quatre mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée gré à gré ou à dire d'experts.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

56. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le gouverneur général de l'Algérie, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, l'usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux places. Le prix de location sera fixé à raison de trente centimes (0^f 30^c) par wagonnet et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

57. Sur chaque ligne, le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, aux gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, des machines destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques compensation de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront le droit de raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur de la ligne télégraphique pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le gouverneur général de l'Algérie d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés

mettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera à côté de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

1. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

2. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

3. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les lignes concédées ou qui pourraient être établies en prolongement desdites lignes.

4. La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni résister, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

5. Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler les voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

6. Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

7. Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant à une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'usait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de la dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

8. Les compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété auront une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

9. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

10. La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement, à celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3559. — *DÉCRET qui fixe la Taxe municipale à percevoir sur les chiens dans les communes de Cruzy, d'Olonzac, d'Agde et de Beaufort (Hérault).*

Du 10 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 2 mai 1855;

Les délibérations des conseils municipaux de Cruzy, d'Olonzac, d'Agde et de Beaufort (Hérault), en date des 9, 11 et 12 novembre 1873 et 15 février 1874;

L'avis du conseil général et celui du préfet;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La taxe municipale à percevoir sur les chiens, à partir du 1^{er} janvier 1875, dans les communes de Cruzy, d'Olonzac, d'Agde et de Beaufort (Hérault), est fixée ainsi qu'il suit :

A cinq francs (5') pour les chiens d'agrément ou servant à la chasse;

A deux francs (2') pour les chiens de garde.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 10 Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3560. — *DÉCRET qui approuve les délibérations du Conseil général de la Martinique et de la Guadeloupe, des 12 novembre 1872 et 28 novembre 1873, modifiant l'assiette de l'impôt du Timbre.*

Du 28 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

Vu les sénatus-consultes des 3 mai 1854 et 4 juillet 1866, sur la constitution des colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion;

En les décrets des 24 octobre 1860⁽¹⁾ et 21 septembre 1864⁽²⁾, sur l'organisation du timbre à la Martinique et à la Guadeloupe;

En le décret du 11 août 1866⁽³⁾, sur le mode d'approbation des délibérations des conseils généraux;

En les délibérations du conseil général de la Martinique, des 12 novembre 1872 et 28 novembre 1873, portant modification au tarif et à l'assiette de l'impôt du timbre;

En les arrêtés du gouverneur de la Martinique, des 3 décembre 1872 et 11 juillet 1873;

En l'avis du gouverneur de la Martinique, en date du 7 juin 1874;

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Sont approuvées les délibérations susvisées du conseil général de la Martinique, des 12 novembre 1872 et 28 novembre 1873, modifiant l'assiette de l'impôt du timbre et déclarant applicables dans la colonie les dispositions ci-après :

1^{re} La loi du 25 août 1871, articles 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24;

2^o Le décret portant règlement d'administration publique du 28 novembre 1871.

Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel de la marine.

Fait à Paris, le 28 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3561. — DÉCRET qui autorise le Gouverneur de la Guyane française à accorder la francisation coloniale aux Bateaux à vapeur affectés au service de la navigation sur les rivières et sur les côtes de la Colonie.

Du 28 Août 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

En l'ordonnance coloniale du 20 janvier 1820, formant le code des Douanes de la Guyane;

En l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854, sur la constitution des colonies,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le gouverneur de la Guyane française est autorisé à dé-

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 950, n° 9284 et 9285.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 1245, n° 12,689.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 1418, n° 14,537.

livrer des actes de francisation coloniale aux bateaux à vapeur affectés simultanément aux entreprises de navigation sur les rivières sur les côtes de la colonie.

2. Les droits résultant de la francisation spécifiée en l'article n'auront leur effet qu'à la Guyane, à l'exclusion de la France et autres colonies françaises. Ils cesseront avec l'entreprise à laquelle les navires sont attachés.

3. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et Bulletin officiel de la marine.

Fait à Paris, le 28 Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3562. — DÉCRET portant prorogation de la Chambre temporaire du Tribunal de première instance de la Seine.

Du 2 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice ;

Vu le décret du 25 octobre 1873⁽¹⁾, qui a prorogé d'une année la chambre temporaire instituée au tribunal de la Seine ;

Considérant que les fonctions de cette chambre doivent, aux termes de ce même décret, expirer le 9 novembre 1874, s'il n'en est autrement donné ;

Mais attendu que l'intérêt des justiciables exige encore le concours de la chambre temporaire pour l'expédition des affaires arriérées ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La chambre temporaire établie au tribunal de la Seine est prorogée d'une année, à partir du 9 novembre 1874.

2. Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 2 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

⁽¹⁾ Bull. 159, n° 2449.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3563. — **DÉCRET** qui reporte à l'exercice 1874 une somme non employée, en 1873, sur les crédits ouverts au Ministre de la Marine et des Colonies par le décret du 8 août 1873, pour le service de l'Artillerie.

Du 10 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies :

En la loi du 1^{er} août 1868, qui a ouvert au ministère de la marine et des colonies, sur le montant de l'emprunt de quatre cent vingt-neuf millions (29,000,000^f), exercice 1869, un crédit de treize millions neuf cent mille francs (13,900,000^f) pour le service de l'artillerie ;

Vu l'article 4 de cette loi, ainsi conçu :

« Les crédits ouverts sur les ressources créées par la présente loi, non employés en clôture d'exercice, seront reportés par décret à l'exercice suivant, avec leur affectation spéciale et la ressource y afférente ; »

Vu le décret du 20 août 1870⁽¹⁾, qui reporte à l'exercice 1870 une somme de sept millions six cent soixante-deux mille quatre cent quarante-trois francs (7,662,443^f) non employée sur le crédit de treize millions neuf cent mille francs (13,900,000^f) ouvert au ministère de la marine et des colonies par ladite loi du 1^{er} août 1868, au titre de l'exercice 1869, pour le service de l'artillerie ;

Vu l'arrêté du 14 août 1871⁽²⁾, qui reporte à l'exercice 1871 ladite somme de sept millions six cent soixante-deux mille quatre cent quarante-trois francs (7,662,443^f) non employée, en 1870, pour le service précité ;

Vu le décret du 26 février 1872⁽³⁾, qui reporte à l'exercice 1872 la même somme de sept millions six cent soixante-deux mille quatre cent quarante-trois francs (7,662,443^f) non employée, en 1871, pour le même service ;

Vu le décret du 8 août 1873⁽⁴⁾, qui reporte à l'exercice 1873 une somme de sept millions trois cent neuf mille sept cent quatre francs (7,309,704^f) non employée, en 1872, pour ledit exercice ;

Vu l'état des sommes non employées sur le budget spécial de l'emprunt, au titre de l'exercice 1873, pour le service précité ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 21 septembre 1874 ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La somme de trois millions vingt-neuf mille neuf cents francs (3,029,900^f) non employée sur les crédits ouverts au ministère de la marine et des colonies, au titre du budget spécial de l'emprunt de quatre cent vingt-neuf millions (429,000,000^f), exercice 1873, par le décret du 8 août 1873, est reportée à l'exercice 1874, avec la même affectation et de la manière suivante :

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1855, n° 18,080.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 77, n° 820.

⁽³⁾ XII^e série, Bull. 85, n° 982.

⁽⁴⁾ XII^e série, Bull. 150, n° 2365.

CHAP. 1 ^{er} . Travaux et approvisionnements de l'artillerie.....	2,951,00
II. Construction de bâtiments et ateliers à Ruelle, à Nevers et dans les ports.....	77,90
TOTAL ÉGAL.....	3,029,90

2. Une somme de trois millions vingt-neuf mille neuf cents francs (3,029,900^f) est annulée sur la portion du même budget afférent à l'exercice 1873, ainsi qu'il suit :

CHAP. 1 ^{er} . Travaux et approvisionnements de l'artillerie.....	2,951,00
II. Construction de bâtiments et ateliers à Ruelle, à Nevers et dans les ports.....	77,90
TOTAL ÉGAL.....	3,029,90

3. Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article 1^{er} du présent décret au moyen des ressources créées par la loi du 1^{er} août 1868.

4. Le ministre de la marine et des colonies et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MATHIEU-BODÉT.

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3564. — *DÉCRET qui institue une Commission chargée d'arrêter définitivement et sans recours l'Indemnité à allouer aux personnes qui ont éprouvé un préjudice matériel par suite des destructions ordonnées par l'autorité militaire française pendant la guerre de 1870-1871.*

Du 12 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 28 juillet 1874, ayant pour objet d'accorder un dédommagement à tous ceux qui ont éprouvé un préjudice matériel et direct par suite des destructions ordonnées par l'autorité militaire française pendant la guerre de 1870-1871, et notamment l'article 3;

Sur la proposition du vice-président du Conseil, ministre de la guerre, des ministres des finances et de l'intérieur,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Une commission est instituée pour contrôler les réclama-

ans et arrêter définitivement, souverainement et sans recours, indemnité à allouer à chaque réclamant.

Cette commission est composée ainsi qu'il suit :

Le général de Chabaud La Tour, ministre de l'intérieur, président;

Léon Say, membre de l'Assemblée nationale, vice-président;

Durangel, conseiller d'État, directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'intérieur;

Lecler, chef de la division du contentieux au ministère des finances;

Couder, sous-directeur adjoint à la direction générale de la comptabilité publique au ministère des finances;

Neunez, chef de service à la direction générale du contrôle et de la comptabilité au ministère de la guerre;

Béziat, colonel du génie, chef du neuvième bureau de la direction générale du personnel et du matériel au ministère de la guerre;

Decoux, chef de bataillon du génie en retraite, attaché à la direction du génie de Paris;

Coste, chef de bureau à la division du mouvement général des fonds au ministère des finances;

Boulan, chef du bureau de liquidation au ministère de l'intérieur;

Pilon, chef de bureau à la préfecture de la Seine.

M. Boulan remplira les fonctions de secrétaire et M. Pilon de secrétaire adjoint.

Le vice-président du Conseil, ministre de la guerre, et les ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret.

Paris, le 12 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Ministre des finances,
MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre, chargé, par intérim, du département de l'intérieur,

Le Vice-Président du Conseil, Ministre de la guerre,

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3565. — DÉCRET qui ouvre un Crédit, sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par le Syndicat du Canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal.

Du 18 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics :

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général de recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitre des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareil somme sera ouvert, par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu des ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 24 mai dernier, qui autorise le syndicat du canal de l'Est à faire à l'État une avance montant à soixante-cinq millions de francs pour la construction du canal de l'Est;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au trésor, le 15 septembre dernier, une somme de un million de francs, à titre d'acompte sur l'avance précitée de soixante-cinq millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 9 octobre 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre xxxv. — *Amélioration des rivières*), un crédit de un million de francs (1,000,000^f), applicable aux travaux de construction du canal de l'Est.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spécialement versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 18 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODÉY.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3566. — *DÉCRET qui affecte au service du Département de la Guerre la pièce d'eau des Suisses à Versailles, et les terrains avoisinants.*

Du 18 Octobre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la guerre;

Sur l'ordonnance du 14 juin 1833⁽¹⁾, qui règle le mode à suivre dans tous les cas où il s'agit d'affecter un immeuble domanial à un service public de

considérant qu'il y a lieu d'affecter au département de la guerre la pièce d'eau des Suisses, située dans le petit parc de Versailles, et les terrains avoisinants, remis provisoirement au service militaire, savoir : la pièce d'eau pour les expériences de l'école régimentaire du génie, et les terrains con- pour l'installation du camp, dont l'établissement remonte à la fin de 1871;

considérant que, par une dépêche du 29 septembre dernier, le ministre des finances a donné son adhésion à cette mesure, sous la réserve, toutefois, que les immeubles affectés feraient retour au domaine aussitôt qu'ils cesseraient d'être utilisés pour l'objet qui en nécessite actuellement l'occupation, et que cette remise les lieux seraient rétablis dans leur état primitif au sein du département de la guerre,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Sont affectés au service du département de la guerre, sous la réserve ci-dessus exprimée, la pièce d'eau des Suisses, à Versailles (Seine-et-Oise), et les terrains avoisinants, tels qu'ils sont limités par un liséré rouge sur un plan ci-annexé.

Les ministres de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 18 Octobre 1874.

Signé M^{al} DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^{al} E. DE GISSER.

1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 234, n° 4853.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3567. — *DÉCRET concernant les Exécutions militaires.*

Du 25 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la guerre ;

Vu l'article 187 du Code de justice militaire ;

Vu l'article 154 (chapitre XVI) du décret du 13 octobre 1863 ⁽¹⁾, sur le service dans les places de guerre et les villes de garnison ;

Considérant qu'il y a lieu, dans un but d'humanité, de rendre plus prompt l'exécution militaire des condamnés à mort,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La condamnation à mort s'exécutera militairement comme il suit.

2. Le commandant de place ou le commandant d'armes fait commander pour l'exécution un adjudant sous-officier, quatre sergents ou maréchaux des logis, quatre caporaux ou brigadiers et quatre soldats pris à tour de rôle, en commençant par les plus anciens, du corps auquel appartenait le condamné, et lorsque le condamné n'appartiendra pas à un des corps de la garnison, le peloton d'exécution sera fourni à tour de rôle par les corps qui se trouvent dans la place, en commençant par le plus bas numéro.

3. Il est commandé, en même temps que le peloton d'exécution, un cinquième sergent ou maréchal des logis, pris également parmi les plus anciens et dont le rôle sera déterminé ci-après.

4. Un poteau, muni d'un crochet, sera planté au lieu fixé pour l'exécution ; un sillon, tracé à six mètres en avant de ce poteau, indiquera la distance à laquelle le peloton, composé de douze hommes, devra se ranger devant le condamné. L'adjudant, auquel un officier de l'état-major de la place fera connaître le moment de l'exécution, fera charger les armes avant l'arrivée du condamné.

5. Le condamné est amené sur le terrain par un détachement de cinquante hommes ; il n'est pas porteur de ses insignes. Lorsqu'il arrive au centre des troupes, elles portent les armes, les tambours battent aux champs.

6. Le condamné sera adossé au poteau ; pendant la lecture de l'extrait du jugement, conformément à la loi, un soldat désigné à l'avance lui bandera les yeux et le fera mettre à genoux.

Dans ce moment, le peloton, formé sur deux rangs, prendra place à la distance indiquée, et le condamné étant laissé seul, l'adjudant, placé à quatre pas sur la droite et à deux pas en avant de

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1106, n° 11,860.

peloton, lèvera son épée; à ce signe, les douze hommes mettront en joue; chacun visera à la poitrine, sur une ligne qui joindrait le milieu des deux bras, c'est-à-dire entre les coudes et les épaules; l'adjudant, gardant son épée élevée, laissera au peloton le temps d'assurer le tir, puis il prononcera distinctement le commandement : *Feu*, qui sera immédiatement suivi d'exécution.

7. Un médecin militaire, choisi, soit dans le corps de troupe qui a fourni les tireurs, soit à tour de rôle parmi les plus anciens de la garnison, devra assister à l'exécution; aussitôt après le feu du peloton, il s'approchera du corps du condamné pour décider s'il faut ou non donner le coup de grâce.

8. S'il y a nécessité de donner le coup de grâce, le sous-officier commandé en même temps que le peloton d'exécution, ainsi qu'il est dit à l'article 3, dont l'arme sera chargé d'avance et qui se tiendra à côté du médecin militaire, placera l'extrémité du canon à cinq centimètres de l'oreille du supplicié, et fera ainsi feu à bout portant.

9. Les exécutions multiples seront toujours simultanées. Les condamnés seront placés sur une même ligne et séparés par une distance de dix mètres. Un seul adjudant commandera le feu.

10. Le médecin militaire qui a assisté à l'exécution examinera le corps du supplicié, il indiquera dans un rapport médico-légal, le nombre et le siège des blessures, et appréciera, s'il y a lieu, les circonstances majeures qui auraient, en faisant varier le procédé d'exécution, rendu le coup de grâce nécessaire.

Le rapport, indépendamment de celui par lequel le décès est médicalement constaté, sera immédiatement remis à l'autorité militaire supérieure qui a ordonné l'exécution ou le jugement.

11. Toutes les dispositions antérieures relatives au mode d'exécution militaire des condamnés à mort sont abrogées.

12. Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 25 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3568. — DÉCRET qui ouvre au Budget du Ministère de la Marine et des Colonies, pour l'exercice 1872, un Chapitre spécial destiné à recevoir l'imputation des Dépenses de Solde antérieures à cet exercice.

Du 31 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

XII^e Série.

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

Vu l'article 9 de la loi du 8 juillet 1837, portant que les rappels d'arrages de solde et accessoires de la solde continueront d'être imputés sur crédits de l'exercice courant et qu'en fin d'exercice le transport en est effectué à un chapitre spécial, au moyen d'un virement de crédits à mettre à la sanction législative avec la loi de règlement de l'exercice expiré;

Vu l'article 128 du décret du 31 mai 1862 ⁽¹⁾, portant règlement sur la comptabilité publique,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au budget du ministère de la marine et des colonies, pour l'exercice 1872, un chapitre spécial destiné à recevoir l'imputation des dépenses de solde antérieures à cet exercice. Ce chapitre, qui portera le n° 25, prendra le titre de *Rappels de dépenses payables sur revues antérieures à 1872*.

2. Le crédit du chapitre mentionné à l'article précédent sera, par virement de comptes, de la somme de cent soixante et mille sept cent quatorze francs deux centimes, montant des rappels de solde et autres dépenses y assimilées provisoirement acquiescées sur les fonds des chapitres du budget désignés dans le tableau annexé au présent décret, et dont les résultats se répartissent comme il suit :

Exercice 1868.....	8,908 ^f 19 ^c
Exercice 1869.....	25,940 76
Exercice 1870.....	73,856 61
Exercice 1871.....	53,008 46
TOTAL ÉGAL.....	161,714 02

3. Les crédits ouverts par la loi du 30 mars 1872, au titre du budget de l'exercice 1872, ainsi que les dépenses imputées aux chapitres suivants sur les fonds du budget précité, sont atténués dans les proportions ci-après :

CHAP. IV.	États-majors et équipages à terre et à la mer.....	97,039 ^f 54 ^c
— V.	Troupes.....	14,507 60
— VI.	Corps entretenus et agents divers.....	20,073 61
— VII.	Maistrance, gardiennage et surveillance.....	260 85
— IX.	Vivres.....	97 60
— XVI.	Frais de passage, de rapatriement, de pilotage, etc..	3,165 37
— XVII.	Traitements temporaires.....	658 33
— XIV.	Personnel civil et militaire aux colonies.....	22,772 40
— XX.	Matériel civil et militaire aux colonies.....	50 00
— XXI.	Service pénitentiaire.....	2,988 71
SOMME ÉGALE.....		161,714 02

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 1045, n° 10,527.

4. Le ministre de la marine et des colonies et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et annexé au projet de loi portant règlement définitif des dépenses de l'exercice 1872.

Fait à Paris, le 31 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé MONTAIGNAC.

Annexé, par exercice, des rappels de dépenses payables sur revues antérieures à 1872, dont le transport au chapitre XXV doit être opéré dans le compte définitif des dépenses de l'exercice précité, conformément aux dispositions des articles 9 de la loi du 18 juillet 1837 et 128 du décret impérial du 31 mai 1862, portant règlement sur la comptabilité publique.

NOMINATION PRIMITIVE DEBTS ET DES PAYEMENTS. (Chapitres et articles.)	DÉTAIL, PAR EXERCICE, DES PAYEMENTS effectués en 1872.				TOTALS	
	1868.	1869.	1870.	1871.	par article.	par chapitre.
CHAPITRE IV.						
MAJORS ET ÉQUIPAGES.						
1. Solde et accessoires de la solde.....	8,704 ^f 53 ^c	9,913 ^f 08 ^c	52,011 ^f 37 ^c	26,110 ^f 56 ^c	98,739 ^f 54 ^c	97,039 ^f 54 ^c
2. Habillement des équipages.....	"	"	"	300 00	300 00	
CHAPITRE V.						
TROUPES.						
1. Infanterie de la marine.....	"	171 61	"	722 05	893 66	14,597 60
2. Artillerie de la marine.....	"	"	18 96	8,754 62	8,773 58	
3. Gendarmerie maritime.....	"	"	"	3,918 61	3,918 61	
4. Habillement des troupes.....	"	695 88	"	"	695 88	
5. Objets divers concernant les troupes...	"	"	225 87	"	225 87	
CHAPITRE VI.						
POSTES, MATIÈRES, ETC.						
1. Comptables des matières.....	"	2,100 00	7,066 50	10,499 50	19,666 00	20,073 62
2. Examinateurs et professeurs d'hydrographie.....	"	"	368 61	"	368 61	
3. Commis du commissariat.....	"	"	"	46 01	46 01	
CHAPITRE VII.						
MAISTRANCE, ETC.						
1. Conducteurs des électro-sémaphores.....	"	"	"	87 50	87 50	260 85
2. Divers agents.....	"	"	"	150 00	150 00	
3. Escouades de gabiers de ports.....	"	"	23 35	"	23 35	

IMPUTATION PRIMITIVE DES CRÉDITS ET DES PAYEMENTS. (Chapitres et articles.)	DÉTAIL, PAR EXERCICE, DES PAYEMENTS effectués en 1872.				TOTALS	
	1868.	1869.	1870.	1871.	par article.	par chapitre.
CHAPITRE IX. VIVRES.						
Art. 1 ^{er} . Appointements et frais divers.....	.	.	97 ⁶⁰	.	97 ⁶⁰	97 ⁶⁰
CHAPITRE XVI. PRAS DE PASSAGE, ETC.						
Art. 1 ^{er} . Indemnités de rou- te, etc., en France.	.	.	397 88	.	397 88	3,265
— 2. Indemnités de route, à l'extérieur.....	.	.	8 23	.	8 23	
— 3. Frais de passage, etc.	.	143 ⁷⁹	1,552 40	.	1,696 19	
— 5. Indemnités et alloca- tions en France....	.	.	349 81	813 ²⁶	1,163 07	
CHAPITRE XVII. TRAITEMENTS TEMPORAIRES.						
Article unique. Soldes de ré- forme et traitements temporaires.....	.	.	658 33	.	658 33	658 33
CHAPITRE XIX. PERSONNEL CIVIL ET MILITAIRE AUX COLONIES.						
Art. 1 ^{er} . Services civils.....	.	4,914 31	3,837 04	567 58	9,318 93	11,714 02
— 2. Services militaires....	178 ⁶⁶	7,418 00	5,812 51	44 30	13,453 47	
CHAPITRE XX. MATÉRIEL CIVIL ET MILITAIRE AUX COLONIES.						
Art. 2. Services militaires....	25 00	25 00	.	.	50 00	50 00
CHAPITRE XXI. SERVICE PÉNITENTIAIRE.						
Art. 1 ^{er} . Personnel.....	.	559 09	1,428 15	1,001 47	2,988 71	2,988 71
	8,908 19	25,940 76	73,856 61	53,008 46	161,714 02	161,714 02

Arrêté le présent état à la somme de cent soixante et un mille sept cent quatre-vingt francs deux centimes, dont le montant (crédits et paiements) doit être transporté des chapitres du budget de l'exercice 1872 ci-dessus désignés au chapitre xiv du même budget (*Rappels de dépenses payables sur revues antérieures à 1872*).

Paris, le 31 Octobre 1874.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3569. — DÉCRET qui rectifie, en ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes, le Tableau de population n° 3, déclaré authentique par le décret du 31 décembre 1872.

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre de l'intérieur ;

sur le décret du 31 décembre 1872⁽¹⁾, qui déclare authentiques les tableaux de population de la France ;

sur les rectifications proposées par le préfet des Alpes-Maritimes,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Le tableau rectificatif ci-après est substitué, en ce qui concerne le département des Alpes-Maritimes, au tableau de population joint au décret du 31 décembre 1872.

RECTIFICATION AU TABLEAU N° 3.

Population des communes de 2,000 âmes et au-dessus et des chefs-lieux de canton.

DÉPARTEMENT.	COMMUNE.	POPULATION totale.	POPULATION comptée à part.	POPULATION normale ou municipale	
				totale.	agglomérée.
Alpes-Maritimes.....	Sospel.....	3,563	16	3,547	3,119

Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Gué G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3570. — DÉCRET qui fixe l'époque des Élections pour le renouvellement des Conseils municipaux.

Du 4 Novembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 5 novembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Bull. 114, n° 1562.

Sur la proposition du ministre de l'intérieur;
Vu les lois du 14 avril 1871 et du 25 mars 1874;
Vu les lois du 5 mai 1855 et du 7 juillet 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les élections pour le renouvellement des conseils municipaux auront lieu dans toutes les communes le 22 novembre, prochain mois.

Toutefois, dans les communes du département de la Seine, il sera procédé que le 29 novembre.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à l'Élysée, le 4 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3571. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics un Crédit de l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor pour l'achèvement du nouvel Opéra.

Du 4 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article relatif aux fonds versés au trésor pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution des travaux publics;

Vu la loi du 28 mars 1874, autorisant le ministre des travaux publics à accepter les offres qui lui seraient faites, soit par des réunions de propriétaires, soit par des sociétés de crédit, d'avancer à l'État, en 1874, la somme de trois millions neuf cent mille francs; en 1875, la somme de un million de francs, nécessaires à l'achèvement du nouvel Opéra et à l'acquisition du matériel, et fixant les conditions principales de ces avances;

Vu l'arrêté pris par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi susénoncée et décidant qu'une adjudication aurait lieu le 28 avril 1874, ledit arrêté publié au Journal officiel du 16 avril;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 28 avril 1874, par le ministre des travaux publics, à M. Blanc (François), de l'emprunt autorisé par

loi du 28 mars 1874, ladite adjudication approuvée par décret en date du 5 mai 1874 ⁽¹⁾ du Président de la République;

Vu les déclarations du caissier payeur central du trésor public, constatant qu'il a été versé, les 13 et 20 octobre courant, à la recette centrale, des sommes montant ensemble à deux millions trois cent mille francs et formant complément de l'avance ci-dessus mentionnée;

Vu les décrets, en date des 18 ⁽²⁾ et 25 juin 1874 ⁽³⁾, ouvrant au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874, un crédit de deux millions six cent mille francs, en échange de deux versements opérés par M. Blanc et s'élevant ensemble à pareille somme;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 21 octobre 1874.

DECRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre XLVIII. — *Construction du nouvel Opéra*), un crédit de deux millions trois cent mille francs (2,300,000^f) pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra et l'acquisition du matériel.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen de ressources spéciales affectées au trésor à titre d'avance, en exécution de l'adjudication sus-mentionnée.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 4 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre des travaux publics,

Signé MATHEU-BODER.

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3572. — DÉCRET qui autorise le département de la Sarthe à s'imposer extraordinairement.

Du 14 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Sur la délibération du conseil général de la Sarthe, en date du 27 octobre 1874;

Le Conseil des ministres entendu,

DECRÈTE :

ART. 1^{er}. Le département de la Sarthe est autorisé à s'imposer

⁽¹⁾ Bull. 217, n° 3288.

⁽²⁾ Bull. 217, n° 3290.

⁽³⁾ Bull. 217, n° 3289.

extraordinairement pendant deux ans, à partir de 1875, deux centimes cinq dixièmes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au paiement de la subvention promise à la ville du Mans en vue de l'extension du casernement.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires, dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances.

2. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 14 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^l E. DE CISSEY.

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.



Certifié conforme :

Paris, le 23^e Novembre 1874.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 234.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1873. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret.*

Du 10 Février 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Manche, d'un chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, du 26 juin 1872;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu les délibérations, en date des 13 novembre 1871 et 13 avril 1872, par lesquelles le conseil général du département de la Manche a approuvé la concession du chemin de fer susmentionné;

Vu les conventions passées, les 24 janvier et 14 avril 1872 et le 23 octobre 1873, entre le préfet du département et les sieurs *Gasbhard fils, Riche frères Parent-Pécher*, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 7 avril 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 28 mai 1873, et celle du ministre de l'intérieur, du 19 juin 1873;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, du 10 novembre 1873, et la lettre du ministre de la guerre, du 9 décembre suivant;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carentan à Carteret, par ou près Auvers, Saint-Jores, la Haye-du-Puits et Portbail.

2. Le département de la Manche est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions passées, les 24 janvier et 14 avril 1872 et le 23 octobre 1873, avec MM. *Guebhard fils, Riche frères et Paris Pécher*, ainsi que du cahier des charges annexé à ces conventions.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Manche, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de deux cent mille francs (200,000').

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à deux époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, concertée avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 10 Février 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé R. DE LARCY.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

ACTE DE CONCESSION.

L'an mil huit cent soixante-douze, le vingt-quatre janvier,

Entré MM. *Bouvattier*, président de la commission départementale, et *Vautier*, préfet du département de la Manche,

Agissant en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 13 novembre 1871, par laquelle il a arrêté la concession d'un chemin de fer d'intérêt local et après énoncé,

D'une part,

Et MM. *P. F. Guebhard fils*, industriel, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, n° 34;
Riche frères, ingénieurs-constructeurs de chemins de fer, demeurant à Bruxelles (Belgique), rue de la Chancellerie, n° 6;

M. Parent-Pécher, banquier, demeurant à Tournay (Belgique),
S'engageant conjointement et solidairement,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche concèdent à MM. Guebhard fils, Riche frères et Parent-Pécher, ci-dessus dénommés, qui l'acceptent, un chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Barteret, tel qu'il est désigné à l'article 1^{er} du cahier des charges annexé à la présente convention et dont ils déclarent avoir pris connaissance.

2. De leur côté, MM. Guebhard fils, Riche frères et Parent-Pécher s'engagent à exécuter ledit chemin de fer et à se conformer, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans un délai de deux ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à son établissement.

3. Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche s'engagent, au nom du même département :

1^o A livrer aux concessionnaires tous les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art et de ses dépendances, et ce dans les termes et sous les conditions de l'article 21 du cahier des charges ci-dessus mentionné;

2^o A payer aux concessionnaires, à titre de subvention pour l'exécution dudit chemin, une somme de trente-deux mille francs par kilomètre, et proportionnellement par fraction de kilomètre, y compris la subvention de l'État, calculée, sous les conditions de la loi de 1865, au quart de la dépense totale.

Ladite subvention sera payée comme suit :

1^o La part afférente au département, valeur à la date de la mise en exploitation, en cinq annuités à partir de cette date, avec intérêts calculés à cinq pour cent l'an;

2^o La part afférente à l'État, suivant les échéances qui seront déterminées par le Gouvernement.

4. M. le président de la commission départementale et M. le préfet de la Manche réservent le droit d'exiger de la compagnie l'avance des sommes nécessaires pour payer les terrains contre des bons départementaux avec intérêt à six pour cent, remboursables dans un délai qui ne pourra excéder quinze années, à partir de leur émission.

5. Ils réservent aussi le droit d'anticiper le paiement des annuités de la subvention.

6. La présente convention reste subordonnée à l'approbation du conseil général et à l'émission de la subvention de l'État, avec faculté de dédit réciproque si, dans le délai de six mois après l'approbation par le conseil général, ladite subvention n'était accordée par l'État.

7. Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile :

8. Le président de la commission départementale et M. le préfet de la Manche, à la préfecture, à Saint-Lô, et MM. Guebhard, Riche frères et Parent-Pécher, chez M. Lebuissey, notaire à Saint-Lô.

Fait double, à Saint-Lô, le 24 Janvier 1873.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Le Préfet de la Manche,

Signé VAULTIER.

Approuvé l'écriture :

Le Président de la commission départementale,

Signé BOUVATTIER.

Approuvé l'écriture :

Signé RICHE frères.

Approuvé l'écriture ci-dessus, pour M. P. F. Guebhard fils et en vertu d'une procuration jointe aux présentes :

Signé J. LE CROSNIER.

Approuvé l'écriture ci-dessus, pour M. Parent-Pécher et en vertu d'une procuration jointe aux présentes et au besoin me portant fort pour lui :

Signé E. RICHE.

Enregistré à Saint-Lô, le 25 janvier 1873, folio 75 recto, case 2. Reçu deux francs; décimes, quarante centimes. Signé Laponnerie.

L'an mil huit cent soixante-douze, le quatorze avril,

Entre MM. *Bouvattier*, président de la commission départementale, et *Vaultier*, préfet du département de la Manche, agissant en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 13 du même mois d'avril,

D'une part,

Et MM. *Guebbard fils*, *Riche frères* et *Parent-Pécher*, dénommés au traité ci-dessus relaté, en date du 24 janvier dernier,

D'autre part.

Il a été dit ce qui suit :

Les articles 3, 4 et 5 du traité ci-dessus relaté sont et demeurent nuls et nonavenus. Ces articles sont remplacés audit traité par trois articles nouveaux dont la teneur :

« Art. 3 nouveau. Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche s'engagent, au nom du même département :

« 1° A livrer aux concessionnaires tous les terrains nécessaires à l'emplacement d'un chemin de fer, de ses ouvrages d'art et de ses dépendances, et ce dans les termes et délais mentionnés à l'article 21 du cahier des charges ci-dessus mentionné;

« 2° A payer aux concessionnaires, tous droits à la subvention de l'État réservés au département, une somme ferme de vingt-sept mille cinq cents francs par kilomètre, et proportionnellement par fraction de kilomètre, pour l'exécution du chemin.

« Ladite subvention de vingt-sept mille cinq cents francs, valeur à la date de mise en exploitation, sera payée en cinq annuités, à partir de cette date, avec intérêts calculés à cinq pour cent l'an.

« Art. 4 nouveau. M. le président de la commission départementale et M. le préfet de la Manche se réservent le droit d'exiger de la compagnie l'avance des sommes nécessaires pour payer les terrains contre des bons départementaux avec intérêts à six pour cent l'an, remboursables dans un délai qui ne pourra excéder quatre années, à partir de leur création.

« Ils se réservent aussi le droit soit d'anticiper en totalité ou en partie le paiement des annuités de la subvention, soit de s'acquitter en totalité ou en partie des annuités au moyen de bons départementaux, dans les conditions ci-dessus énoncées.

« Art. 5 nouveau. MM. *Guebbard fils*, *Riche frères* et *Parent-Pécher* s'interdisent le droit de rétrocéder leur concession sans l'agrément du conseil général.

MM. *Bouvattier* et *Vaultier*, en noms et qualités, déclarent qu'aux termes de la délibération susvisée du conseil général du département de la Manche, en date du 13 avril, le traité passé, le 24 janvier dernier, avec MM. *Guebbard fils*, *Riche frères* et *Parent-Pécher*, pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de *Carentan* à *Carteret*, est définitivement approuvé par ledit conseil général, moyennant l'acceptation par les concessionnaires des dispositions contenues aux trois nouveaux articles ci-dessus énoncés.

De leur côté, MM. *Guebbard fils*, *Riche frères* et *Parent-Pécher* déclarent accepter les dispositions desdits nouveaux articles, qui sont et demeurent substitués aux articles portant les mêmes numéros dans le traité susrelaté;

Et ont signé les jour, mois et an que dessus.

Fait et signé double, après lecture.

Le Président de la commission départementale,

Le Préfet de la Manche,

Signé BOUVATTIER.

Signé VAULTIER.

Signé RICHE frères.

Par procuration de Parent-Pécher :

Par procuration de P. F. Guebbard fils :

Signé E. RICHE.

Signé J. LE CROISIER.

Enregistré à Saint-Lô, le 15 avril 1874, folio 2 recto, case 8. Reçu trois francs décimes, soixante centimes. Signé *Lapommerie*.

Certifié conforme à l'acte annexé au décret en date du 10 février 1874, enregistré sous le n° 97.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

CONVENTION.

M. Bouvattier, président de la commission départementale, et de Champagnac, département de la Manche, d'une part, agissant en vertu des délibérations du conseil général de la Manche des 21 et 26 août dernier, et MM. Guehard fils, Riche Parent-Pécher, concessionnaires du chemin de fer d'intérêt local de Carentan, ainsi que cela résulte du traité passé le 24 janvier 1872, convenu ce qui suit :

Les articles 3 et 4 de la convention du 14 avril 1872 sont remplacés audit traité par les nouveaux dont suit la teneur :

nouveau. Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche s'engagent, au nom du même département :

à verser aux concessionnaires tous les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages et de ses dépendances, et ce dans les termes et délimitations à l'article 21 du cahier des charges ci-dessus mentionné ;

à payer aux concessionnaires, tous droits à la subvention réservés au département, une somme de trente et un mille sept cent cinquante francs par kilomètre, fractionnellement par fraction de kilomètre, pour l'exécution dudit chemin. La subvention de trente et un mille sept cent cinquante francs sera soldée en versements annuels égaux ; le premier paiement sera effectué seulement à la première année d'exploitation, et les autres successivement d'année en année à partir de cette époque, et ce sans intérêts. Ces paiements seront effectués

par le nouveau. M. le président de la commission départementale et M. le préfet de la Manche se réservent le droit d'exiger de la compagnie l'avance des sommes nécessaires pour payer les terrains contre des bons départementaux avec intérêt à cinq pour cent l'an, remboursables dans un délai qui ne pourra excéder quinze années à partir de leur création.

Le président de la commission départementale et M. le préfet de la Manche se réservent le droit d'anticiper en totalité ou en partie le paiement de la subvention, en faisant office d'une déduction d'escompte à cinq pour cent l'an. »

Fait à Saint-Lô, le 23 Octobre 1873.

De la commission départementale,

Le Préfet,

Signé BOUVATTIER.

Signé DE CHAMPAGNAC.

Les Concessionnaires,

Représentés par P. F. Guehard fils
et Parent-Pécher :

Signé RICHE frères.

Signé E. RICHE.

Fait à Saint-Lô, le 28 octobre 1873, folio 26, case 6. Reçu trois francs ; cinquante centimes. Signé Lapommerie.

Conforme à la convention annexée au décret en date du 10 février 1874, sous le n° 97.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Le chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret partira de la gare de Carentan (ligne de Caen à Cherbourg), passera par ou près Auvers, Saint-Jores, La-Puits, Portbail, et aboutira au port de Carteret.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus tard et terminés dans un délai de deux ans, à partir de la livraison des terrains par le département.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans le délai d'un an, à partir du décret d'utilité publique.

4. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et à celle du préfet pour ce qui concerne la petite.

L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet; l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

5. La compagnie pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui ont été antérieurement dressés aux frais du département.

6. Le tracé et le profil en long du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

La longueur de l'inclinaison de chaque pente et rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et des stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

7. Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'arrêt.

8. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante quinze centimètre au moins.

La largeur en couronne du profil en travers sera de cinq mètres.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

9. Les alignements seront raccordés par des courbes d'un rayon minimum de trois cents mètres. Une partie droite de soixante-quinze mètres de longueur sera ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée

entre deux fortes déclivités consécutives, lorsqu'elles se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux sur le même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation préalable de l'administration.

10. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations ou arrêts de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, stations et arrêts, lequel se composera :

- 1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre pour mètre ;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

11. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration supérieure pour les routes et par le préfet pour les chemins, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route nationale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres au moins.

La largeur entre les têtes sera au moins de quatre mètres.

13. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration supérieure pour les routes et par le préfet pour les chemins, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres pour la route nationale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les enlées sera au moins de quatre mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres.

14. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés.

Le préfet déterminera, la compagnie entendue, ceux de ces passages à niveau qui devront être munis de barrières simples ou de barrières avec maisons de garde.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

15. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter de chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres entre les têtes.

La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

17. A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation ne subisse ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du service ordinaire du département, afin de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration préfectorale.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du système Vignole, éclissés et du poids minimum de vingt-cinq kilogrammes chacun par mètre courant. Ils seront posés sur des traverses en chêne ou en toute autre essence injectée, espacées entre elles de quatre-vingt-dix centimètres au plus d'axe en axe.

20. Les concessionnaires sont dispensés de toute clôture, sauf de celles qui concernent les gares ou leurs annexes.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau placés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département et remis gratuitement au concessionnaire, à titre de subvention, et ce dans le délai d'un an, à partir de la présentation par la compagnie, à l'approbation de l'administration, des plans parcellaires et des états indicatifs des contenances à acquiescer.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage ou modification d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou

souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou com-
 ministration préfectorale déterminera la nature et l'étendue des tra-
 viendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par
 aux frais de la compagnie.

Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix,
 et soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration préfec-

et cette surveillance auront pour objet d'empêcher les concession-
 arter des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles
 nt des projets approuvés.

mettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail
 s et jours fériés.

re que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer
 être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande
 nie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de
 ar un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera,
 a mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisa-
 agnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes
 minées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront défini-
 la réception générale et définitive du chemin de fer.

l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'ad-
 la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan
 chemin de fer et de ses dépendances.

tion dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral
 ux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue
 aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront
 nte du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur
 des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

oin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenues
 manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et
 seront à la charge de la compagnie.

a de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon
 pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la
 ns préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées
 article 39.

des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet ren-

Compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des
 ombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la
 e la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera tra-
 par des routes ou chemins publics.

achines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles
 re d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'ad-
 ur la mise en service de ce genre de machines.

de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs mo-
 ire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures ser-
 port des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur
 ies de banquettes.

de trois classes au moins, conformes aux modèles adoptés par les
 gnies des chemins de fer de France :

res de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces
 ideaux;

deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de ri-
 nt des banquettes rembourrées;

troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies soit de

rideaux, soit de persiennes. Les banquettes et les dossiers devront être inclinés, les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment, et donnera sur chaque portière le numéro de la voiture.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, sur les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, wagons de toute espèce, plates-formes et matériel posant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

32. Des arrêtés préfectoraux, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer, de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, et, au plus tard, à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 dudit cahier des charges.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

4. Le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira moyen des cinq autres années.

et moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la con-

cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la sept années prises pour terme de comparaison.

ie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les ts auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon dessus.

mpagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les es articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lien à sion ou mise en demeure préalable.

, la somme de cent soixante mille francs qui aura été déposée, dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du lui restera acquise; de son côté, la compagnie aura le droit de se le département, si celui-ci ne l'a pas mise en possession des terrains s le délai fixé ci-dessus à l'article 21.

ar la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'a- aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont im- présentent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

aux exécutés, tous les matériaux approvisionnés et toutes les parties aux déjà livrées à l'exploitation, avec leur matériel, appartiendront au qui avisera aux moyens à employer pour la continuation et l'achève- ges et pour toutes les conditions de l'exploitation.

se sera déchu de tous droits, sans aucune indemnité. Elle n'aura plus e de la subvention qui n'aura pas été payée, et la partie du cautionne- a pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

oitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en istration prendra immédiatement, aux frais et risques de la com- sures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a nt justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploita- ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée t il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

sitions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, e ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu ligations par suite de circonstances de force majeure dûment cons-

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

emiser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira tes les obligations, le département lui accorde :

ation de trente-deux mille francs par kilomètre, laquelle sera payée indiqué à la convention ci-annexée, et la livraison des terrains comme ticle 21 ⁽¹⁾;

tion de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits prix de transport déterminés par le tarif ci-dessous.

ne constituant la subvention sera payée dans les termes portés à la mentionnée.

inquième ne sera délivré qu'après l'ouverture et la mise en exploita- e entière.

que la compagnie concessionnaire est autorisée à percevoir est le sui-

ention du 23 octobre 1873, la subvention kilométrique départementale a été un mille sept cent cinquante francs, aux conditions stipulées dans cet acte.

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 100
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 050	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)...	0 037	0 018	0 055
Enfants.....	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs		0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)				

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 040
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
---	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
2 ^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre pour constructions. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
3 ^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulrières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
4 ^e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Chaux et plâtre pour l'agriculture. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 45	0 35	0 80

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi). Tender de sept à dix tonnes.....	3 00	1 50	4 50
Tender de plus de dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
	2 00	1 00	3 00

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

PRIX			
de péage.	de transport.	TOTAL	
fr. c.	fr. c.	fr. c.	
0 067	0 033	0 100	
0 050	0 025	0 075	
0 037	0 018	0 055	
0 010	0 005	0 015	
0 07	0 03	0 10	
0 025	0 015	0 040	
0 01	0 01	0 02	
0 30	0 20	0 50	
0 09	0 07	0 16	
0 08	0 06	0 14	
0 06	0 04	0 10	
0 45	0 35	0 80	
0 15	0 10	0 25	
0 20	0 10	0 30	
2 25	1 50	3 75	
3 00	1 50	4 50	
1 35	0 90	2 25	
2 00	1 00	3 00	

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 18	0 14	0 32
0 25	0 15	0 40
0 20	0 10	0 30
0 10	0 08	0 18

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.
 Pour deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur.....
 Pour à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....
 Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront applicables.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.
 Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de même classe.

Pour des démenagements à deux ou à quatre roues, à vide.....
 Voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

SERVICE DES POMPES FUNÉRAIRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....
 Cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie que si elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Les tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Au surplus, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établis : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit à grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer. Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places assignées dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

45. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura rien à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

46. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 47 et 48 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui pourra les modifier définitivement.

47. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses divisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

48. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même destination. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de transports et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les objets par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés arbitrairement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puissent payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

49. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours entier, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir

entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni concessions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents. L'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent ou à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur arrivée. Une mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total du transport.

Les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu dans l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

La date de l'expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par un bulletin de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de bulletin de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui indiquera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel le transport devra être effectué.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et reçus à la gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à la gare au plus tard trois heures avant le départ de ce train.

2° Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

3° Animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction de cent vingt-cinq kilomètres.

Ils seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de la remise effective en gare.

Le total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le tarif correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit sera obligatoire pour la compagnie.

Si la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et maisons de chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, soit elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de service, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

54. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme qu'elle puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

55. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou du matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la même taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

56. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

57. 1° Dans l'un des trains de voyageurs ou de marchandises désigné par le cahier des charges, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la place d'un compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper une deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il lui sera payé, pour la place de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préparateurs de l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

58. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, détenus ou condamnés.

wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées d'accord par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la loi entendue.

Les employés de l'administration, les gendarmes, les gardiens et les prisonniers dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié du tarif applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux bandes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes par compartiment par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements pénitentiaires. La compagnie devra de plus mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réclamation qui lui en sera faite.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les installations, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne électrique, sans nuire au service du chemin de fer.

Demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à remplacer provisoirement les bords séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour se rendre sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne gêne en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques nécessaires à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son service.

La compagnie pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la télégraphie de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Dans le cas où le Gouvernement ou le département ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

La compagnie ne pourra, sans l'autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra ouvrir ou faire ouvrir à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

62. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni résister, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur ses rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles pour l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'utiliserait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

63. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demande un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande de la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du pre-

mier, non compris les heures de nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Dans le cas où ces limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements attribués par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résultent lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix de douze centimes par mètre pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids en sus. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions intérieures des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des taxes, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans un cahier public désigné par le préfet une somme de cent soixante mille francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par moitié et proportionnellement à l'avancement des travaux. La dernière moitié ne sera remboursée qu'après leur entier achèvement.

68. La compagnie devra faire élection de domicile dans le département de la Manche.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Manche, sauf recours au Conseil d'État.

Vu pour être annexé à la convention en date de ce jour.

Saint-Lô, le 24 Janvier 1872.

Le Président de la commission départementale,

Signé BOUVATTIER.

Le Préfet de la Manche,

Signé VAULTIER.

Les Concessionnaires,

Signé RICHE frères.

Par procuration de Parent-Pécher :

Par procuration de P. F. Guebhard fils :

Signé E. RICHE.

Signé J. LECROSNIER.

Enregistré à Saint-Lô, le 26 janvier 1872, folio 75 recto, case 8. Reçu deux francs décimes, quarante centimes. Signé Laponnerie.

L'an mil huit cent soixante-douze, le quatorze avril,

Entre MM. Bouvattier, président de la commission départementale, et Vaultier, préfet du département de la Manche,

Agissant en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 13 du même mois d'avril,

D'une part,

Et MM. P. F. Guebhard fils, industriel, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, n° 5;
Riche frères, ingénieurs-constructeurs de chemins de fer, demeurant à Bruxelles (Belgique), rue de la Chancellerie, n° 6;
Parent-Pécher, banquier, demeurant à Tournay (Belgique),
S'engageant conjointement et solidairement,

D'autre part,

Il a été dit ce qui suit :

Par suite de la convention additionnelle au traité passé, le 24 janvier dernier, avec MM. Guebhard fils, Riche frères et Parent-Pécher, il y a lieu de remplacer l'article 41 du cahier des charges, annexé audit traité, par un nouvel article dont suit le texte :

« Art. 41 nouveau. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde :

« 1° La subvention de vingt-sept mille cinq cents francs par kilomètre, laquelle sera payée suivant le mode indiqué à la convention ci-annexée, et la livraison des terrains comme il est dit à l'article 21 ;

« 2° L'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés par le tarif ci-dessous. »

En conséquence, les parties contractantes susdénommées déclarent que l'ancien article 41 du cahier des charges susrelaté est et demeure nul et non avenue, et que le nouvel article 41 susénoncé aura seul force et vigueur.

Il est expressément convenu entre les parties que tous les frais, droits de garde, de négociation, timbre, enregistrement et tous autres, ainsi que les impôts prévus ou imprévus pouvant grever les valeurs déposées à titre de cautionnement, soit en France, soit en Belgique, sont à la charge des concessionnaires.

Et ont signé double, à Saint-Lô, les jour, mois et an que dessus, après lecture faite.

Le Président de la commission départementale,

Le Préfet de la Manche,

Signé BOUVATTIER.

Signé VAULTIER.

Signé RICHE frères.

Par procuration de P. F. Guehard fils :

Par procuration de Parent-Pécher :

Signé J. LE CROISIER.

Signé E. RICHE.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 10 février 1874, enregistré sous le n° 97.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3574. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Confolens à Excideuil.*

Du 13 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de Charente, d'un chemin de fer d'intérêt local de Confolens à la gare d'Excideuil, sur la ligne d'Angoulême à Limoges;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 17 octobre et 18 novembre 1872;

Vu les délibérations, en date des 16 avril, 26 et 27 août 1872, par lesquelles le conseil général du département de la Charente a approuvé l'établissement d'un chemin de fer susmentionné, ainsi que sa concession à la compagnie des chemins de fer des Charentes, et voté les voies et moyens nécessaires pour payer la subvention par lui accordée;

Vu la convention passée, le 12 février 1873, entre le préfet du département et la compagnie des chemins de fer des Charentes, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 17 avril 1873;

Vu la lettre du ministre des finances, du 8 mai 1873;

Vu la lettre du ministre de la guerre, du 19 mai 1873;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 15 mai 1873;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer partant de Confolens, en un point qui sera ultérieurement déterminé, passant par ou près Ansac et Manot et se raccordant au chemin de fer d'Angoulême à Limoges, à ou près Excideuil.

2. Le département de la Charente est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 12 février 1873,

avec la compagnie des chemins de fer des Charentes, ainsi que le cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges seront annexées au présent décret.

3. Il est alloué au département de la Charente, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget du ministère des travaux publics, une subvention de deux cent trente mille sept cent cinquante francs (213,750').

Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

4. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et sous la condition que les émissions d'obligations successivement autorisées ne pourront jamais dépasser le montant des versements effectués sur le capital-actions.

5. Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 13 Juin 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CATLLAUX.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-treize et le douze février.

Entre le préfet du département de la Charente, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 16 avril 1874, sous réserve de la déclaration d'utilité publique du chemin de fer dont il sera après parlé,

D'une part,

Et M. Love, directeur de la compagnie des chemins de fer des Charentes, agissant au nom de cette compagnie, dont le siège est à Paris, rue de Châteaudun, n° 43.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le préfet de la Charente concède, pour une durée de quatre-vingt-dix

neuf ans, à ladite compagnie des chemins de fer des Charentes, qui l'accepte, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer d'intérêt local à établir de Confolens à Excideuil.

2. De son côté, ladite compagnie s'engage à construire et exploiter ledit chemin qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant, pour la construction et l'exploitation de ce chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans un délai de deux ans et demi, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique des travaux.

3. Le préfet de la Charente s'engage, au nom du département, à payer à la compagnie concessionnaire, à titre de subvention, pour l'exécution dudit chemin de fer, une somme de cinq cent soixante-dix mille francs, indépendamment de celle qui sera accordée par l'État et qui peut être évaluée à la moitié de la précédente, soit à deux cent quatre-vingt-cinq mille francs, et encore outre les sommes qui seraient offertes par les communes.

La partie de la subvention à fournir par le département et par les communes sera payée au fur et à mesure de l'avancement des travaux, à moins que des termes différents ne soient stipulés dans les délibérations des communes, sur des états de situation dressés tous les trois mois par la compagnie concessionnaire, vérifiés et approuvés par l'administration départementale, et dans la limite des annuités qui seront votées par le conseil général; en tout cas, le paiement total de la subvention à fournir par le département et les communes sera effectué dans les six mois qui suivront la mise en exploitation de la ligne. La subvention de l'État sera versée suivant les allocations qui seront déterminées par le Gouvernement.

4. Il sera retenu, à titre de garantie, un dixième sur les versements, lequel dixième formera le cautionnement, qui ne sera remboursable qu'à l'époque de la livraison de la ligne, conformément à l'article 61 du cahier des charges.

5. Le département stipule, en faveur du préfet, des sous-préfets, du secrétaire général, des agents du service des routes départementales, des chemins vicinaux et des enfants assistés, la gratuité de transport sur la ligne concédée.

6. La présente convention ne sera définitive qu'après sa ratification par le conseil général de la Charente.

7. Pour l'exécution des conventions contenues dans le présent acte, la compagnie concessionnaire fait élection de domicile à Angoulême.

Fait double à Angoulême, les jour, mois et an que dessus.

Le Concessionnaire,

Signé E. LOYE.

Vu et approuvé :

Le Préfet de la Charente,

Signé DE LANGSDORFF.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 13 juin 1874, enregistré sous le n° 428.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOUREVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Confolens à Excideuil partira de Confolens en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration, passera par ou près Mont et Ansac, en suivant la vallée de la Vienne, et se raccordera à la ligne des Charentes d'Angoulême à Limoges, à ou près Excideuil.

2. Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois au plus, à partir du décret déclaratif d'utilité publique; ils seront terminés dans un délai de deux ans et demi, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité sur toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expé-

dition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Ces projets comprendront notamment :

Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

Un profil en long et les profils en travers types;

Des plans de détail à l'échelle de un millième, indiquant notamment les emplacements et les dispositions des stations et de leurs abords, les ouvrages projetés à rencontre des cours d'eau et des voies de communication;

Les dessins des types d'ouvrages d'art et des bâtiments à exécuter;

Une notice explicative dans laquelle les dispositions essentielles des projets sont justifiées.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer des projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

4. Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements, devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État ou du département.

5. Les terrains seront acquis et les travaux seront exécutés pour une seule voie, sauf dans les stations ou autres points où il serait nécessaire d'établir plusieurs voies.

6. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m,44$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$) au minimum.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté du bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres ($0^m,75$) au moins.

Dans les parties en remblai, on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquettes de cinquante centimètres ($0^m,50$) de largeur. Cette disposition est obligatoire en remblai comme en déblai.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés et rigoles nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

7. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à deux cent cinquante mètres ($250^m,00$). Une partie droite de quarante mètres ($40^m,00$) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Une partie horizontale de cent mètres ($100^m,00$) au moins sera interposée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt-cinq centimètres ($0^m,025$).

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus ou au-dessous des routes ou autres chemins publics, les dimensions, les ouvertures des viaducs et les largeurs entre les parapets seront fixées par le préfet, en tenant compte des circonstances locales, et les dimensions minima seront les mêmes que sur le chemin de fer de Charentes.

9. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer pourront n'avoir que quatre mètres cinquante centimètres ($4^m,50$) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et quatre mètres quatre-vingts centimètres ($4^m,80$) de hauteur verticale au-dessus de la surface des rails.

10. Dans le cas où des routes ou autres chemins publics ou privés seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans saillie ni dépression sensible sur la surface de ces routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins pourra s'effectuer sous un angle de quarante-cinq degrés (45°).

Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

11. Les bâtiments destinés aux voyageurs pourront consister en des hangars-abris fermés de trois côtés seulement et munis de banquettes.

Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des gares de

marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie pourra, moyennant l'autorisation préfectorale, établir entre les stations de simples haltes ou arrêts sans aucun aménagement particulier, aux points où cela lui paraîtra utile.

12. L'administration pourra obliger le concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin où elle le jugera utile.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes ou rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0^m,03) pour les routes nationales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux et pour les routes départementales.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

13. La compagnie sera tenue de rétablir à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres (4^m,00) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera de quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Quant au débouché des viaducs et ponts, il sera déterminé, dans chaque cas particulier, par le préfet, suivant les circonstances locales.

14. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

15. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer aux règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer; cependant pour les aqueducs dont l'ouverture ne dépassera pas soixante-dix centimètres (0^m,70), des châssis en bois pourront être admis par l'administration.

16. Le poids des rails sera au moins de trente kilogrammes (30^k) par mètre courant sur la voie de circulation, que ces voies soient posées sur traverses ou sur longrines.

17. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

18. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et les règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

19. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établis-

sement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages causés par cette traversée aux concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

20. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qui conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins aux frais de la compagnie concessionnaire.

21. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

22. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration départementale.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

23. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées définitivement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

24. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à frais communs avec le département un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Elle fera également dresser à frais communs avec le département, et contrairement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée à frais communs avec le département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; mention sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

25. Le chemin de fer et ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration préfectorale et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 34.

26. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins et où des barrières seront jugées indispensables.

27. La compagnie sera autorisée à employer soit des machines locomotives-ten-

des machines locomotives avec tenders séparés, construites d'ailleurs sur divers modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou édictées par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines. Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y aura de trois classes au moins; toutefois la première classe sera facultative pour la région.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à rideaux; celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées; celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à glaces.

La compagnie sera autorisée à établir des impériales couvertes.

Le plan de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Tous les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction. La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre aux règlements sur la matière.

Les règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la possibilité d'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu des règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée et le nombre des trains qui devront être établis pour le service journalier.

Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Pour la surveillance ordinaire, l'administration désignera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Les mesures de contrôle et de surveillance seront adoucies autant que possible de manière à faire jouir l'exploitation de toutes les libertés et facilités compatibles avec la sécurité publique.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent décret, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99).

Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux, conformément à l'article 2 du cahier des charges.

À l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de logement, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de direction, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et complètement à cette obligation.

Pour ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations,

l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

32. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits annuels nets obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat aura été effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 31 ci-dessus.

33. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur la mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Le cautionnement dont il est parlé à l'article 61 deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

34. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie ne peut valablement justifier qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet en conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État; la compagnie sera déchue de tous droits, et il sera procédé à une adjudication comme il est dit à l'article précédent.

35. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où la compagnie n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

36. En sus des subventions accordées par l'État et par le département et les communes à la compagnie concessionnaire par le traité en date de ce jour, et pour l'indemniser des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres (1 ^{re} classe).....	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces ou à vitres, avec banquettes rembourrées, avec ou sans impériales (2 ^e classe).....	0 055	0 025	0 08
Voitures couvertes, fermées à vitres, avec banquettes à dossier (3 ^e classe).....	0 042	0 018	0 06
Au-dessous de trois ans, les enfants ne payeront rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Transportés dans les trains de voyageurs.....	0 010	0 005	0 015
ains que la perception puisse être inférieure à 0 ^f 30 ^c .)			

Petite vitesse.

ânes, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
porcs.....	0 025	0 015	0 04
agneaux, brebis et chèvres.....	0 01	0 01	0 02
que les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Aliments frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
--	------	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

— Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teintures, bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets d'art. — Armes.....	0 09	0 07	0 16
— Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler. — Cordes. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 06	0 14
— Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais et que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....	0 06	0 04	0 10
— Houille. — Marnes. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pavés à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et pour la réparation des routes. — Minerais de fer. — Sables.....	0 045	0 035	0 08

3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.

Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.

Un chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Un chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Une voiture pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de plus de 4 tonnes).....	2 25	1 50	3 75
Une voiture pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de plus de 4 tonnes).....	3 00	1 50	4 50

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 10
0 055	0 025	0 08
0 042	0 018	0 06
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 30	0 20	0 50
0 09	0 07	0 16
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 045	0 035	0 08
0 15	0 10	0 25
0 20	0 10	0 30
2 25	1 50	3 75
3 00	1 50	4 50

Tender de sept à dix tonnes.....
Tender de plus de dix tonnes.....

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide. Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues.....
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

4^e SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....

	PRIX		
	de péage.	de trans- port.	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 00	1 00	3 00
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0 18	0 14	0 32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 25	0 15	0 40
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues.....	0 20	0 10	0 30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 10	0 08	0 18
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30

Les prix ci-dessus déterminés pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout le poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1^o De zéro à cinq kilogrammes;

2^o Au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes;

3^o Au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

37. La compagnie aura la faculté de faire délivrer des billets de voyageurs par les conducteurs des trains en mouvement, sous la réserve d'appliquer le système de contrôle qui lui paraîtra le plus avantageux.

38. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, ou de circonstances de force majeure, tout train régulier de voyageurs devra contenir des places de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration aura, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places de train.

39. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

40. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés au tarif sont rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 41 et 42 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

41. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k). Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

42. Nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

43. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, auxquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° À l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° En général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément plus de quarante kilogrammes et au-dessous.

44. Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets, colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

45. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

46. Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles qu'ils envoient ne soient réunis en un seul colis.

47. Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

48. En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

49. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total,

soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ou aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

44. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera dans les mains de la compagnie, l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

45. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés par trains de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de 1^{re} classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans un délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition du destinataire, à la gare, dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été.

Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

certaines gares, la compagnie pourra ne pas être obligée à faire les charges et déchargements; cette autorisation sera donnée par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, le répondeur, le factage et le camionnage pour la remise aux destinataires des marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de plus de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

En outre, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et aux frais le factage et le camionnage des marchandises.

En l'absence d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou voyageurs isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent chapitre pour les charges.

Le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou d'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de lui mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, les moyens de transport.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

Une faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de la taxe.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

Sur chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures fixes de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le reste de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Si la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et muni d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de première classe.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appa-

reils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne et des stations.

5°. Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares et stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par son ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier de charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, l'usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0'20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes détenus recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

53. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, aux gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les appareils des lignes électriques, de donner aux employés connaissance de tous accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Elle pourra, sur l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux traversant la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour que rien ne résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer ou de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent décret, sous des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront droit, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et autres sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Au surplus, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel trop lourd et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs des voies.

En cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'usage de cette faculté, l'administration préfectorale statuerait sur les difficultés qui surviendraient entre elles à cet égard.

En cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant à une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de la ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service des transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des dites lignes.

Les concessionnaires qui se serviraient d'un matériel qui ne serait pas approprié payeraient une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des gares établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité des indemnités à payer dans les cas prévus par les deux paragraphes précités ou sur les mesures à prendre pour assurer soit la continuation du service sur toute la ligne, soit la commodité d'usage des gares de jonction, le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou de carrières qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement. A défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines ou de carrières, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

L'entretien devra être fait avec soin, aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction de la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets ou de marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre.

Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où la limite de temps serait dépassée, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et la suppression de la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^e 12) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^e 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum pourra être réduit ou augmenté par le préfet, sur la demande de la compagnie, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

58. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront

assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

99. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

100. Le chemin de fer concédé restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale.

Les frais de contrôle, de surveillance et de réception de travaux, les frais de compte de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de cinquante francs (50^f) par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

101. La compagnie concessionnaire sera tenue de déposer, avant la déclaration d'utilité publique du chemin, à la caisse de M. le trésorier payeur général de la Charente, un cautionnement de vingt-sept mille quatre cents francs (27,400^f), égal au dixième (30^e) de la dépense restant à sa charge.

102. La compagnie concessionnaire devra faire élection de domicile à Confolens. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle faite sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Charente.

103. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Charente, et recours au Conseil d'État.

104. Les frais d'enregistrement seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté à Angoulême, le 12 février 1873.

Le Concessionnaire,

Signé E. LOZE.

Vu et approuvé :

Le Préfet de la Charente,

Signé DE LANGSDORFF.

Arrêté conforme au cahier des charges annexé au décret en date, du 13 juin 1872, enregistré sous le n° 428.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3575. — **DÉCRET** qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à la limite du département de l'Ain, vers Trévoux.

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 14 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département du

Rhône, d'un chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à la limite du département de l'Ain, vers Trévoux;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Rhône, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 4 et 8 novembre 1871;

Vu les délibérations, en date des 10 et 20 avril 1872, par lesquelles le conseil général du Rhône a approuvé l'établissement du chemin de fer susmentionné;

Vu le traité conclu, le 30 août 1872, entre le préfet du département et le sieur *Mors* (*Louis*), ingénieur civil, agissant au nom de la compagnie des chemins de fer du Rhône, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 31 juillet 1873;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, la délibération de la commission ministérielle des travaux publics, en date du 20 avril 1874, et l'adhésion donnée par le ministre de la guerre aux conclusions de cette délibération, par une lettre en date du 29 mai 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 20 mai 1874;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un chemin de fer de Sathonay à la limite du département de l'Ain, vers Trévoux.

2. Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé le 30 août 1872, avec le sieur *Mors* (*Louis*), ès noms qu'il agit, au cahier des charges annexé à ce traité.

Des copies certifiées de ces traités et cahier des charges restent annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, en concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au Journal officiel.

5. Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du pré-décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CONVENTION.

Le huit cent soixante-douze, et le trente du mois d'août,
M. le préfet du département du Rhône, agissant au nom du département,

la loi du 12 juillet 1865;

la loi du 10 août 1871;

une délibération du conseil général du département du Rhône, en date du 1872, délibération par laquelle il est appelé à donner la concession d'un chemin de fer allant de Sathonay à Trévoux, dans la partie située sur le territoire du département du Rhône, sous les réserves expresses adoptées par le conseil général;

une seconde délibération du conseil général du département du Rhône, en date du 20 avril 1872, délibération par laquelle le conseil approuve, après lecture, en forme et teneur, la présente convention, présentée par l'un de ses membres; sous réserve de la déclaration d'utilité publique du chemin et d'autorisation pour les travaux, par décret du Président de la République,

D'une part,

Mors (Louis), ingénieur civil, demeurant rue Saint-Petersbourg, n° 23, à Lyon, faisant par les présentes éléction de domicile chez M^{re} Chapuis, avoué, place de la Croix-Rousse, n° 44, à Lyon,

D'autre part,

il est convenu ce qui suit :

Le préfet de département du Rhône concède, pour une période de vingt-dix-neuf ans; à M. Mors (Louis), qui accepte, l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer entre Sathonay et Trévoux, pour la partie comprise sur le territoire du département du Rhône; ce chemin de fer, qui doit partir de la gare de Lyon, dans le département de l'Ain, du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay, passera par ou près Saint-Louis-de-Fontaines, par ou près Roche-la-Vallée, par ou près, mais derrière Neuville-l'Archevêque, et rentrera dans le département de l'Ain, à la limite de la commune de Genay, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention et des délibérations du conseil général du département du Rhône, en date des 10 et 20 avril 1872.

M. Mors (Louis) s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls le chemin de fer fait l'objet de la présente concession et à se conformer, pour la construction, l'exploitation dudit chemin de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges sus mentionné et des délibérations du conseil général, en date des 10 et 20 avril 1872.

M. Mors déclare en outre avoir reçu une copie certifiée conforme de ces délibérations, lecture lui a été faite, et en avoir une parfaite connaissance.

Pour l'exécution et l'exploitation du chemin concédé, M. Mors engage sa responsabilité personnelle, se réservant le droit de former une société anonyme à laquelle il transfèrera lesdites obligations résultant de la présente concession, en se conformant aux lois existantes sur la matière.

La société qui sera formée pour l'exécution et l'exploitation de ce prolongement du chemin de fer de Lyon à Sathonay devra être substituée à son lieu et place, explicitement dès à présent qu'il agit pour le compte de la compagnie qui s'est formée pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Lyon-Croix-Rousse au camp de Sathonay, expliquant encore que la concession présentement accordée est le prolongement de ce chemin et doit être cédée à ladite compagnie.

4. En outre des clauses et conditions du cahier des charges, il reste parfaitement stipulé que ladite concession est faite et acceptée aux périls et aux risques du concessionnaire. Ladite concession est donnée sans subvention, et le concessionnaire pourra, sous aucun prétexte et à quelques sommes que s'élèvent les dépenses de construction et d'exploitation du chemin de fer, rien réclamer au département.

5. Le concessionnaire devra faire toutes diligences pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique et autorisant l'exécution des travaux; un délai d'un an est accordé à cet effet. A l'expiration de ce délai, s'il n'est pas pourvu du décret, devra demander une prolongation de délai, en justifiant des efforts qu'il a faits près de l'administration supérieure. Ce délai lui sera accordé ou refusé par le conseil général, et la concession sera nulle dans ce dernier cas.

Un pareil délai lui est accordé, et aux mêmes conditions, pour justifier qu'il est définitivement et complètement propriétaire du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay, par lui-même ou par la compagnie dont il est parlé à l'article 1^{er}. Le fait de cette propriété étant une condition absolue de la présente concession, comme elle a servi de base à la demande du concessionnaire.

6. Le concessionnaire nous a représenté un reçu en bonne forme du versement fait par lui, au trésor public, d'une somme de soixante mille francs, à titre de cautionnement, aux conditions stipulées au cahier des charges ci-annexé, pour assurer l'exécution des engagements résultant pour lui de la présente convention, lequel reçu lui a été immédiatement rendu.

En cas d'exécution de la présente convention, ce cautionnement sera restitué en deux parties égales : 1^{re} la première moitié, quand le concessionnaire aura justifié l'acquisition et du paiement des terrains; 2^{re} la seconde moitié, après la réception définitive des travaux et la mise en exploitation du chemin de fer dans les limites de temps fixées par le cahier des charges.

7. Les droits d'enregistrement ou droit fixe, plus les décimes additionnels, sont à la charge du concessionnaire.

8. La présente convention, lue en séance du conseil général, le 20 avril 1872, et approuvée par lui dans sa forme et teneur, par délibération en date du même jour.

Fait, arrêté et signé en double expédition, dont un exemplaire de la convention et du cahier des charges a été remis à chacune des deux parties, en l'hôtel de la préfecture de Lyon, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

Le Concessionnaire,

Signé L. MORS.

Le Préfet du Rhône,

Signé CANTONNET.

Enregistré par duplicata, à Lyon, le 4 septembre 1872, folio 93 verso, cote 1872. Reçu trois francs soixante centimes. Signé A. Lambert.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 1^{er} août 1872, enregistré sous le n^o 550.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans la traversée du département du Rhône, sous le titre de *Chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévins*, partira de la gare de Sathonay, dans le département de l'Ain, du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay, passera par ou près Fontaines-Saint-Louis, par ou près Rochetaillée, par ou près, mais derrière Neuville-l'Archevêque, et rentrera dans le département de l'Ain, à la limite de la commune de Genay.

chemin fera partie intégrante du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de

concéder aux clauses et conditions des articles du cahier des charges de ce chemin, annexé au décret en date du 12 janvier 1861, sauf certaines modifications. Le département aura tous les droits conférés à l'administration dans ces cahiers de charges et compatibles avec les lois existantes.

Les travaux devront être commencés dans un délai de un an, à partir de la date de l'utilité publique, et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la date, de manière que le chemin soit praticable et exploité dans toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer, sans l'autorisation de l'administration; à cet effet, les projets des travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications qu'il verra d'ici : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux autorités locales les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Les projets devront être soumis à l'approbation de l'administration dans un délai de trois mois, à dater du décret déclaratif d'utilité publique.

La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auront été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets de plans et de profils comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Le plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Le profil en long à l'échelle de cinq-millièmes pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la ligne prise pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au-dessous de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

a) Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine; b) L'alignement et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

c) L'alignement des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, de manière à connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

d) Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie; e) Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet;

f) Un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les dispositions relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en

long; g) La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en souterrain ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long;

h) Sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les terrains seront acquis pour deux voies; les terrassements et les ouvrages d'art à exécuter et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un pont ou d'un viaduc au nombre de gares d'évitement.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Sur les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres (0^m,75) au moins.

Il sera ménagé au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La largeur de la plate-forme sera de cinq mètres (5^m,00) au moins.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à trois cents mètres (300^m,00). Une partie droite de cinquante mètres (50^m,00) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de flèche des pentes et rampes est fixé à vingt-cinq millimètres (0^m,025) par mètre de partie horizontale de cent mètres (100^m,00) au moins devra être ménagée entre fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être établies de manière à faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et sur les embranchements, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1^o D'un plan à l'échelle de un cinq-centième (1/500), indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2^o D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre (1/100) pour les parties principales;

3^o D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture devra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrés, la hauteur sous clef, à partir du point le plus bas de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres (4^m,00) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, mais, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50), et la distance verticale ménagée au-dessous des rails entre les culées de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres (4^m,00) au moins.

Cette ouverture sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins

sur des particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de l'eau, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des bateaux.

En aucun point, l'élévation du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°). Chaque passage à niveau établi sur le chemin de fer sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Le type et le mode des manœuvres des barrières seront fixés par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

Quand il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, les pentes et rampes, sur les routes modifiées, ne pourront excéder centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, dans ce cas, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette limite; mais elle devra être relative à l'angle de croisement des passages à niveau. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement des eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des travaux d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau devront avoir au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, mais elle devra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies. La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au-dessus des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur au-dessus de la surface des rails. Cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) et cette hauteur de six mètres (6^m,00) pour les parties à deux voies. La hauteur verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque pont sera inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une voûte en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique. Dans les souterrains de plus de trente mètres (30^m,00) de longueur, il sera ménagé des niches.

À la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

À la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Pour que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Le mode sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs des ouvrages pour rétablir les communications interceptées.

La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (35^k) par mètre courant, les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, toute autre clôture dont le mode et la disposition devront être autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, partout où, sur sa demande n'en aura pas été dispensée par décision de l'administration.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau d'écoulement, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sont supportées et payées par la compagnie concessionnaire.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontrière et dans le rayon de servitude de ceintures fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses travaux, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux publics.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées et consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qui viendront d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions administratives concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

25. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur base de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire des travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties de chemin de fer ainsi reconnues; la compagnie pourra mettre lesdites parties en exploitation, sans avoir besoin de la réception définitive, après détermination. Toutefois, les réceptions définitives seront effectuées par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement des travaux, le conseil d'administration, sur la proposition de l'administration, la compagnie déterminera les conditions de l'exploitation du chemin de fer, conformément aux dispositions fixées par la loi.

édition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan géométrique dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la

ains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en satisfaction aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront légrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur n., à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan général.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

is d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et naires seront entièrement à la charge de la compagnie.

chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la ie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 39.

ontant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet exécutoires.

a compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gar nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé a par des routes ou chemins publics.

es machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'ad- ation pour la mise en service de ce genre de machines.

oitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs mo- satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures an transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues orts et garnies de banquettes; elles pourront être à deux étages.

en aura de trois classes au moins :

es voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et de rideaux;

elles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des ttes à dossier rembourrées;

elles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des ttes à dossier.

age supérieur, elles seront également couvertes et auront des banquettes à

érieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication bre des places de ce compartiment.

ministration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, ues de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre les règlements sur la matière.

machines locomotives, wagons de toute espèce, tenders, voitures, plates- composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été enten- rendus exécutoires par le préfet, général du département, détermineront les

assurer la police et l'exploitation du che-

ouvrages qui en dépendent.

tion des mesures prescrites en vertu de

l'approbation du préfet les règlements

du chemin de fer.

paragraphe 1^{er} des précédents seront obliga-

toires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer, ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, et commencera à dater du premier janvier mil huit cent soixante-seize (1876) et finira le premier décembre mil neuf cent soixante-quatorze (1974).

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant également de la concession, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plates-formes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne mettrait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les rails, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des ateliers, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie ne requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à l'expiration, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on aura pour le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net moyen des sept dernières années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, le remboursement aux quels elle aurait droit à l'expiration de la concession, conformément à l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans le délai fixé par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait eu aucune notification ou mise en demeure préalable.

En ce cas, la somme de soixante mille francs (60,000') qui aura été déposée, sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans le délai de l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que sera sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuée de tous ses droits. Alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Après les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas pu justifier qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le conseil. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées. En cas de contestation à ce sujet, la décision du ministre des travaux publics sera souveraine.

Dans le cas où la déchéance serait encourue par la compagnie pour la partie de la ligne dans le département de l'Ain ou pour le chemin de fer de la Croix-Roussé au camp de Sathonay, elle encourra de plein droit et sans aucun autre motif la déchéance de la présente ligne concédée sur le territoire du département du Rhône, si la compagnie encourrait la déchéance pour la présente ligne, la déchéance serait encourue de plein droit et sans autre motif pour la partie de la ligne dans le département de l'Ain et pour le chemin de fer de la Croix-Roussé au camp de Sathonay.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplit toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation d'avoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

		PRIX	
		de péage.	de trans- port.
		fr. c.	fr. c.
Voyageurs...	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0 067	0 083
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	0 055	0 067
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0 037	0 043
Enfants....	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur.		
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.		
	Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e).....	0 010	0 005

Petite vitesse.

Boeufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 05
Veaux et porcs.....	0 025	0 015
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.		

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Mutres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 20	0 15
--	------	------

Marchandises transportées à petite vitesse.

1 ^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogués. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....	0 00	0 07
2 ^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plombs et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....	0 08	0 05
3 ^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Mollons. — Meuliers. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Granite. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....	0 06	0 04

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 09	0 05
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 21	0 12
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	1 30	1 20

ative pesant plus de dix-huit tonnes (ne trainant pas de

de sept à dix tonnes.....

de plus de dix tonnes.....

machines locomotives seront considérées comme ne trainant
convoy, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs,
marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal
qui serait perçu sur la locomotive avec son tender mar-
sans rien trainer.

rix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être
ar à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette
intérieur.....

à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans
eur, omnibus, diligences, etc.....

que, sur la demande des expéditeurs, les transports auront
la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront

ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix,

es, dans les voitures à une banquette, et trois dans les vol-

à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voya-
exécitant ce nombre payeront le prix des places de deuxième

de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....

es, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix
es, par tonne de chargement et par kilomètre.....

SERVICE DES POMPES FUNÉBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

re des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cer-

transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture

roues, à deux fonds et à deux banquettes.....

cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera
dans un compartiment isolé, au prix de.....

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
2 25	1 50	3 75
0 90	0 60	1 50
1 35	0 90	2 25
0 15	10	0 25
0 18	0 14	0 32
0 12	0 08	0 20
0 08	0 06	0 14
0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30

ix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent
ot dû à l'État.

expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie
qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres

Dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

ception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre
sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour
mètres.

ds de la tonne est de mille kilogrammes.

actions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite
que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

t, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilo-
es; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

moins, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les
es seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq, jus-
à kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de
grammes.

es que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit
ale, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train

régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie de chemin de fer aura la faculté de réserver des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de son voyage.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement; elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non énumérés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui les approuvera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses divisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses divisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets de police pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au platine ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant plus de quarante kilogrammes et au-dessus.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous les paquets, colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même destination. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de voitures, de gerles et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les objets envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés arbitrairement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas les paquets ou colis ne puissent payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours entier, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans compensation, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, elle devra en faire la proposition à l'administration, qui l'approuvera ou la rejettera.

Les taxes abaisées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

La modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par les affiches.

La réduction des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Gouvernement conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La réduction des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Le particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

La présente disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux remises ou réductions qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En l'absence de tout abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et promptitude, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et bagages quelconques qui lui seront confiés.

Les bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent ou où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur arrivée. La mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total du transport.

Les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu d'après l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

La réception de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par un récépissé de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre au profit de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées : Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à la gare au moins trois heures avant le départ de ce train.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux jours après l'arrivée du même train.

Le maximum de durée de trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par jour, divisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de l'arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par l'administration, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la grande vitesse.

Le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service sera tenu d'être obligatoire pour la compagnie.

La marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'embarquement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon pourra être inférieur à trois cents mètres (300^m,00). Une partie droite de cinquante mètres (50^m,00) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt-cinq millimètres (0^m,025) par mètre. La partie horizontale de cent mètres (100^m,00) au moins devra être ménagée entre des fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième (1/500), indiquant les voies, quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre (1/100) par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trois centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies.

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale, départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80).

Cette ouverture sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins

aux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de la, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des

à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous de moins de quarante-cinq degrés (45°). Chaque passage à niveau établi sur le ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; ou outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera par l'administration.

Le type et le mode des manœuvres des barrières seront fixés par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

Qu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes des pentes et rampes, sur les routes modifiées, ne pourra excéder centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales, centimètres (0^m,06) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette somme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de ceux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des d'emprunt.

Avant de contraindre à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau, les auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration à être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies. L'ouverture et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Les passages du chemin de fer auront au moins quatre-vingts centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au-dessus des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur au-dessus de la surface des rails. Cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) et cette hauteur de six mètres (6^m,00) pour les parties à deux voies. La hauteur verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque pont sera inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne sera établie sur aucune voie publique. Dans les souterrains de plus de trente mètres (30^m,00) de longueur, il sera ménagé des niches.

Avant la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

Avant la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Le délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs des ouvrages et le rétablissement des communications interceptées.

La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de façon à obtenir une construction parfaitement solide.

Les aqueducs, pontons, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (55^h) par mètre courant, les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies, toute autre clôture dont le mode et la disposition devront être autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, partout où, sur sa demande, elle n'en aura pas été dispensée par décision de l'administration.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et des dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déviés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels l'établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie concessionnaire.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des ceintures fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux militaires.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

24. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il viendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

25. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise, une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes d'usage après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan général du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan général sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la Préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront une intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan général.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

10. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

11. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des garages en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie publique de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par des routes ou chemins publics.

12. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles seront satisfaisantes d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaisantes à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures destinées au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues à ressorts et garnies de banquettes; elles pourront être à deux étages.

Elles auront de trois classes au moins :

1. Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et pourvus de rideaux;

2. Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes à dossier rembourrées;

3. Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier.

À l'étage supérieur, elles seront également couvertes et auront des banquettes à dossier.

Le intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, pour les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

13. Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, les chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre aux règlements sur la matière.

14. Les machines locomotives, wagons de toute espèce, tenders, voitures, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

15. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par le conseil général du département, détermineront les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

16. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obliga-

toires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, et commencera à courir à dater du premier janvier mil huit cent soixante-seize (1876) et finira le trente et un décembre mil neuf cent soixante-quatorze (1974).

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également de la concession, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne mettrait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net des sept dernières des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans le délai fixé par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

ce cas, la somme de soixante mille francs (60,000') qui aura été déposée, sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans le délai de l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que sera sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuée de tous ses droits. Alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Après les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas à justifier qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le département. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas rempli ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées. En cas de contestation à ce sujet, la décision du ministre des travaux publics sera souveraine.

Dans le cas où la déchéance serait encourue par la compagnie pour la partie de la ligne dans le département de l'Ain ou pour le chemin de fer de la Croix-Roussée au camp de Sathonay, elle encourra de plein droit et sans aucun autre motif la déchéance de la présente ligne concédée sur le territoire du département du Rhône, et si la compagnie encourrait la déchéance pour la présente ligne, la déchéance serait encourue de plein droit et sans autre motif pour la partie de la ligne dans le département de l'Ain et pour le chemin de fer de la Croix-Roussée au camp de Sathonay.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire en vertu du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de tender).
 Tender de sept à dix tonnes.
 Tender de plus de dix tonnes.
 Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.
 Wagons à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur.
 Wagons à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.
 Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront réduits.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.
 Voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.

LE SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.
 Cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
2 25	1 50	3 75
0 90	0 60	1 50
1 35	0 90	2 25
0 15	10	0 25
0 18	0 14	0 32
0 12	0 08	0 20
0 08	0 06	0 14
0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie tant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre parcouru sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les tarifs seront établis : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq, jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train

régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie de chemin de fer aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non désignés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui pourra les modifier définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 tonnes).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses divisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessus.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de diligences et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les objets par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

47. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir,

En outre, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Conseil, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Toute taxe particulière qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdite.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions de remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix et sur le transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur dépôt; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total payé pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu d'après l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera le poids et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés d'une gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'expédition trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures pour un indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par l'administration, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la grande vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement; de déchargement et de magasinage dans les gares et

magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un sous-traitant dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au destinataire de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviront, soit une population comprise de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination, ou forme qu'elle puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 3a ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis à payer pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du présent cahier des charges, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines chargés d'un service public dans le département, ainsi qu'aux conducteurs et agents des mines sous leurs ordres; aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Ces stipulations sont applicables au chemin de fer de la Croix-Rouge au département de la Saône-et-Loire.

55. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures indiquées dans le cahier des charges, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent aux places de huit voyageurs, pour recevoir les lettres, les dépêches et les colis nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper une troisième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service spécial, porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de première classe.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur situation ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne des stations.

Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux ordres de l'Etat ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées par le ministre de l'intérieur et, par le ministre des travaux publics, la compagnie concessionnaire.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

En cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire transporter des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux bandes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0' 20") par wagonnet et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements de rééducation.

L'administration se réserve la faculté de faire le long des voies toutes les installations, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Dans le cas où l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel, la compagnie ne devant fournir que le terrain.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et câbles des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la télégraphie électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne gênera en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une somme de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

En cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques nécessaires à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son service.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de

la ligne télégraphique de l'État; lorsqu'une semblable ligne existera le long de la ligne.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de tramways qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises, afin qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service des chemins de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation intérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur les chemins qui font l'objet de la présente concession, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni à leur exploitation, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de service et de police établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre, sur son matériel, un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les constructions constitutives de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles pour l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joindrait sa ligne qui fait l'objet de la présente concession à une ligne qui fait l'objet de la présente concession, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de la dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que leur service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les arrêtés qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de chemins de fer une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres pour cent (10 p. o/o) du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. o/o);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. o/o);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. o/o).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

sera fait au partage équitable des frais communs résultant de l'usage des gares embranchées, en cas de désaccord entre les compagnies, le règlement sera fait par l'administration.

61. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demandent un nouvel embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines; de manière que, s'il en résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous la surveillance de l'administration.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'état de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans le soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements; ces changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner temporairement l'arrêt des signaux de soudure, dans le cas où les établissements embranchés seraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, à faire commercer des établissements de mines ou d'usines ou de la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduire les wagons dans leurs établissements pour les chargés ou déchargés, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, à tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, au-delà des heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Si les conditions limites de temps seraient dépassées; nonobstant l'avertissement donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du fret de la marchandise pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les instruments de garniture d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les réparations seront faites et payées par la compagnie, et les frais qui en résultent seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel éprouverait pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

En cas d'insubordination d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, l'administration pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service ou même supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0'12") par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0'04") par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée et les soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 15 avril 1805.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux; les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de cent francs (120) par chaque kilomètre de chemin concédé.

Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans la caisse publique désignée par le préfet une somme de soixante mille francs (60,000) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par moitié : la première moitié après qu'elle aura justifié de l'acquisition et du paiement des terrains mentionnés à l'article 21, la deuxième moitié après réception définitive du chemin.

65. La compagnie devra faire éllection de domicile à Lyon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification, ou signification adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Rhône, sauf recours au Conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront pas en vigueur du droit fixe, plus les décimes additionnels, qui seront à la charge du concessionnaire.

Fait, arrêté et signé en double expédition, dont un exemplaire du présent cahier des charges et de la convention ont été remis à chacune des deux parties, en l'hôtel de la préfecture de Lyon, le 30 août 1872.

Le Concessionnaire approuvé
ci-dessus :

Signé L. Moas.

Le Préfet du Rhône,

Signé Canrobert.

Enregistré par duplicata, à Lyon, le 4 septembre 1872, folio 95 verso, case 3, n° 1000, trois francs; décimes, soixante centimes. Signé A. Lambert.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 1^{er} août 1872, enregistré sous le n° 550.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURVILLE.

REPUBLIQUE FRANÇAISE.

DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de la limite du département du Rhône à Trévoux.

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 14 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Sur le rapport du ministre des travaux publics;
 Sur l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un chemin de fer d'intérêt local de la limite du département du Rhône à Trévoux;
 Sur le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de l'Ain, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 28 novembre 1871;
 Sur les délibérations, en date des 18 janvier et 23 avril 1873, par lesquelles le conseil général de l'Ain a approuvé l'établissement du chemin de fer mentionné, ainsi que sa concession à la compagnie des chemins de fer Rhône-Alpes;
 Sur le traité conclu, le 12 mai 1873, entre le préfet du département et le sieur *Cucheval-Clarigny*, agissant au nom de la compagnie des chemins de fer Rhône-Alpes, ainsi que le cahier des charges y annexé;
 Sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 31 juillet 1873;
 Sur le procès-verbal de la conférence tenue entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie, la délibération de la commission mixte des travaux publics, en date du 20 avril 1874, et l'adhésion donnée par le conseil de la guerre aux conclusions de cette délibération, par une lettre en date du 29 mai 1874;
 Sur la lettre du ministre de l'intérieur, du 19 mai 1874;
 Sur la loi du 3 mai 1861, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
 Sur la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;
 Sur la loi du 9 août 1871, sur les conseils généraux;
 Le Conseil d'Etat entendu,

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un chemin de fer de la limite du département du Rhône à Trévoux.

2. Le département de l'Ain est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément au traité passé, le 12 mai 1873, avec le sieur *Cucheval-Clarigny*, ès noms qu'il agit, au cahier des charges y annexé.

Des copies certifiées de ces traités et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu

d'une autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements en place ou en dépôt de cautionnement.

4. Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation, les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au Journal officiel.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. GAILLAUX.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-treize, et le douze mai,
Entre M. Hippolyte Rousseau, préfet du département de l'Ain, agissant au nom du département,

Et M. A. Cacheval-Clarigny, administrateur de la compagnie anonyme des chemins de fer du Rhône, dont le siège est à Paris, chaussée d'Antin, n^o 51, agissant au nom de ladite compagnie anonyme, qui est elle-même au lieu et place de M. Mors, ingénieur civil à Paris,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le préfet, au nom du département de l'Ain, concède à la compagnie anonyme des chemins de fer du Rhône la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local situé sur le département de l'Ain, entre les communes de Sathonay et Trévoux, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges en date de ce jour, lequel restera annexé à la présente convention.

2. De son côté, M. l'administrateur de la compagnie anonyme des chemins de fer du Rhône s'engage, au nom de ladite compagnie, à construire et exploiter, à ses frais, risques et périls, sans subvention de l'Etat, du département et des communes, et sans garantie d'intérêt, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

3. Il est accordé au concessionnaire un délai d'un an, à partir du 1^{er} juin, pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique autorisant l'exécution des travaux.

A l'expiration de ce délai, si le décret n'est pas rendu, le conseil général pourra ou considérer la convention comme nulle, ou accorder un nouveau délai.

Dans le cas où, à l'expiration du délai accordé à la compagnie des chemins de fer du Rhône pour obtenir le décret déclaratif d'utilité publique, le conseil général de l'Ain ne voudrait pas proroger ce délai et reconviendrait au libéré, le conseil général de l'Ain reprendrait aussi la somme.

4. Tout traité à forfait contracté par le concessionnaire pour la construction et l'exploitation de l'ensemble de la ligne projetée devra être soumis à l'approbation du conseil général.

La présente convention, pour devenir définitive, devra être suivie du décret déclaratif d'utilité publique.

Fait et signé en deux originaux, à Bourg, le 12 mai 1873.

Maire de Bourg, *Président du conseil municipal*.

Le Préfet de l'Ain.

Signé CUCHET-CLARIGNY.

Signé H. BOUTIER.

Enregistré à Bourg, le 15 mai 1873, folio 120 recto, case 2. Reçu un franc cinquante centimes, double décime, trente centimes.

Le Receveur,

Signé CHEVASSE.

Enregistré à la préfecture, annexé au décret en date du 17 août 1874, sous le n° 55.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général,

Signé DE BOURNEUILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1. Le chemin de fer d'intérêt local à établir dans le département de l'Ain, au titre de *Chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux*, aura son origine à la gare de Sathonay, descendra dans la vallée de la Saône en traversant une partie du département du Rhône, passera sur les territoires des communes de Genay, Marnay, Parcieux, Reyrieux, Trévoux, et se terminera en amont de la ville de Trévoux-Béthuison.

Ce chemin fera partie intégrante du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay.

Il est concédé aux clauses et conditions des articles du cahier des charges de ce chemin, annexé au décret en date du 12 janvier 1861, sauf certaines modifications.

Le préfet du département aura tous les droits conférés à l'administration dans ce cahier des charges, et compatibles avec les lois existantes.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, et terminés dans un délai de trois ans, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité dans toute sa longueur à l'expiration de ce dernier délai.

Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer, sans l'autorisation de l'administration; à cet effet, les projets relatifs aux travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du préfet, qui, s'il y a lieu, d'y introduira telles modifications qu'il jugera utiles; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet; l'autre restera entre les mains de l'administration.

Pendant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux autorités locales les modifications qu'elle jugera utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Ces projets devront être soumis à l'approbation de l'administration, dans un délai de six mois, à dater du décret déclaratif d'utilité publique.

La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

6. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets complets comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la Saône, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe, la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil long;

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus ou en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long;

Le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis pour deux voies, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00) au moins.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de soixante-quinze centimètres (0^m,75) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La largeur de la plate-forme sera de cinq mètres (5^m,00) au moins.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cents mètres (300^m,00). Une partie droite de cinquante mètres (50^m,00) au moins de longueur devra être ménagée entre les courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à vingt-cinq millimètres (0^m,025) par mètre. Une partie horizontale de cent mètres (100^m,00) au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succèdent en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites tant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième (1/500^e), indiquant les voies, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leur emplacement;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50); la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supporte la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs à chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

Cette ouverture sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies. 13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, ils devront être posés dans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voi-

voies, à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°). Chaque passage à niveau établi sur une route ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; mais, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La forme, le type et le mode des manœuvres des barrières seront fixés par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder centimètres (0^m,05) par mètre pour les routes nationales ou départementales, et centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette règle, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des émanations d'égout.

16. Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau non navigables auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^m,00) pour les parties à deux voies.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

17. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur sous clef

au-dessus de la surface des rails; cette largeur sera au moins de huit mètres (8^m,00) et cette hauteur de six mètres (6^m,00) pour les parties à deux voies. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle ou murelle de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Dans les souterrains de plus de trente mètres (30^m,00) de longueur, il sera fait des niches.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables; la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de trente-cinq kilogrammes (35^k) par mètre courant, les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition devront être autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, partout où, sur sa demande, elle n'aura pas été dispensée par décision de l'administration.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau, placés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquel établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

• Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie concessionnaire.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

23. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la ter-

du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les propriétaires de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les travaux qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayés ou comblés. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail des dimanches et jours fériés.

La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance. Mais, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'autorisation, soit de la régie, soit du traité.

Le marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et celles qui résulteront des projets approuvés.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance, et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces parties, par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après énumérées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais, contradictoirement avec l'administration préfectorale, un état descriptif de ces ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de faire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera faite sur l'atlas de tous les ouvrages exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires, seront entièrement à la charge de la compagnie.

Le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après à l'article 59.

Le montant des avances faites sera reconstruit au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gar-

diens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur le chemin de fer.

Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes; elles pourront être à deux étages.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux;

2° Les voitures de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes à dossier rembourrées;

3° Les voitures de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier. A l'étage supérieur, elles seront également couvertes et auront des banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs, pour les femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par le conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront applicables, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les compagnies qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer, de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'il le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf années (99 ans). Elle commencera à courir le 1^{er} janvier mil huit cent soixante-seize (1^{er} janvier 1876) et finira le 31 décembre mil neuf cent soixante-quatorze (31 décembre 1974).

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de con-

l'expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Elle sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à établir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se trouvait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les lui rendre de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

À toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on élèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera demandé; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Le produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable. Dans ce cas, la somme de trente mille francs (30,000) qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans les délais fixés par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication. On ouvrira sur une mise à prix des travaux exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera faite sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative est également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchuë de tous ses droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a

pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseront d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les concessionnaires n'auraient pas rempli leurs obligations par suite de circonstances de force majeure constatées.

En cas de contestation à ce sujet, la décision du ministre des travaux publics souveraine.

Dans le cas où la déchéance serait encourue par la compagnie pour la partie de la ligne située dans le département du Rhône ou pour le chemin de fer de la Rousse au camp de Sathonay, elle encourra de plein droit et sans autres motifs la déchéance de la présente ligne, concédée sur le territoire du département du Rhône et inversement, si la compagnie encourait la déchéance pour la présente ligne, elle encourra de plein droit et sans autres motifs pour la partie de la ligne située dans le département du Rhône et pour le chemin de fer de la Rousse au camp de Sathonay.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplisse exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

TARIF.	
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	
Grande vitesse.	
Voyageurs....	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)...
	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.
Enfants.....	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.
	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e .)	
Petite vitesse.	
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	
Veaux et porcs.....	
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.	

PRIX	
de péage.	de transport.
fr. c.	fr. c.
0 07	0 03
0 050	0 025
0 037	0 018
0 090	0 045
0 07	0 03
0 025	0 015
0 01	0 01
0 20	0 16

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huiles. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....

Marchandises transportées à petite vitesse.

Alcool. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Oufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Épices. — Epicerles. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Colons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Lierre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Fontes moulées. — Acier et autres métaux ouvrés ou non. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulrières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Gres et ardoises.

*MATÉRIEL ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.**Par pièce et par kilomètre.*

Un ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.
Un ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de wagon).
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de wagon).
Locomotive de sept à dix tonnes.
Locomotive de plus de dix tonnes.
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant rien, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant à vide.
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.
Les trains à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.
Les trains à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues (vides).
Voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.

*SERVICE DES POMPES FUNÉRAIRES ET TRANSPORT DES GERCUEILS.**Grande vitesse.*

Voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 09	0 07	0 16
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 09	0 06	0 15
0 12	0 08	0 20
1 80	1 20	3 00
2 25	1 50	3 75
0 90	0 60	1 50
1 35	0 90	2 25
0 15	0 10	0 25
0 18	0 14	0 32
0 12	0 08	0 20
0 08	0 06	0 14
0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés au tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3 tonnes).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessus.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets, colis, quoique emballés à part, s'ils sont partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries, de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces colis ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes (40^k).

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, sous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au plus pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Aucun traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'Etat et les services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et ponctualité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les voyageurs, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu dans l'ordre de leur inscription à la gare du départ.

Chaque expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par un bulletin de voiture dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur et l'autre aux mains de la compagnie. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de bulletin de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et reçus de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise. Toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition

de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par l'administration, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie; un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'embarquement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et dépôts du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et les destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire concurrence, soit directement, soit indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce soit, à des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en mission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

chargés d'un service public dans le département, ainsi qu'aux conducteurs et gardes-chasses sous leurs ordres, aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. Les stipulations sont applicables au chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Saclay.

36. Le service des lettres et des dépêches sera fait comme il suit :

A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent aux besoins de huit voyageurs, pour recevoir les lettres et dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Les facteurs ruraux des cantons traversés par la voie ferrée, étant en tournée de service, auront une entière gratuité dans les wagons de troisième classe de la compagnie pour l'exercice de leurs fonctions.

Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un troisième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité mais sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne aux stations.

Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'expédition ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exercice de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés et condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux ordres de l'État ou des départements; leurs formes ou dimensions seront déterminées d'un commun accord par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0^e 20^e) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

37. L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel, la compagnie ne devant fournir que le terrain.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Les bureaux télégraphiques établis dans les stations de la compagnie seront réservés à la télégraphie privée dans les limites et suivant les conditions qui seront fixées par l'administration supérieure et conformément aux lois et règlements sur la matière.

La compagnie pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existe le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où l'administration ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, sans aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. L'administration se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni résister, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de service et de police établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements; toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un ma-

Le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments de ses voies.

Le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur la faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne fait l'objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur la ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de la ligne ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, payera l'indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les mesures d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoit d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les arrêtés qui seront ultérieurement rendus, à l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement à celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins de fer la réfaction de péage ainsi calculée :

Le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie;

Le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

Le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt cent (20 p. 0/0);

Le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq cent (25 p. 0/0).

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager les stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

La compagnie fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage des gares et des voies; en cas de désaccord entre les compagnies, le règlement sera fait par l'administration.

La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines et de terrains, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, pour l'établissement d'un nouvel embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la proposition de la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et de terrains, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

L'entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient utiles, dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'arrêt temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements desdits embranchements viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particu-

liers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre, en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, l'administration pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suppression du vice et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de réclamer pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^e 12^e) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^e 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou des destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit qu'ils en fassent faire par la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être considéré comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseront le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons. Les wagons seront pesés à la station d'arrivée et aux frais des soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, à partir du décret de déclaration d'utilité publique, une somme de cent vingt francs (120^e) par chaque kilomètre de chemin concédé. Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

64. Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de trente mille francs (30,000^e) en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, ou valeurs acceptées

par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise; elle sera rendue à la compagnie par moitié, la première moitié après qu'elle aura justifié de l'acquisition du paiement des terrains mentionnés à l'article 21, la deuxième moitié après la réception définitive du chemin.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

66. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges sont jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Ain, sans recours au Conseil d'État.

67. Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles du droit fixe, plus les décimes additionnels, qui seront à la charge du concessionnaire.

Fait, arrêté et signé en double expédition, en l'hôtel de la préfecture, à Bourg, le 5 mai 1873.

Vu et approuvé l'écriture ci-dessus
et d'autre part :

Le Concessionnaire,

Signé CUONNEVAL-CLARIGNY.

Le Préfet de l'Ain,

Signé H. ROUSSEAU.

Enregistré à Bourg, le 13 mai 1873, folio 120 recto, case 1^{re}. Reçu un franc cinquante centimes; double décime, trente centimes.

Le Receveur,

Signé CHEVASST.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 1^{er} août 1874, enregistré sous le n° 551.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURREUILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3577. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'intérêt local de Saint-Pierre-lès-Elbeuf à la limite du département de l'Eure, vers le Neubourg.*

Du 1^{er} Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 14 août 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Pierre-lès-Elbeuf à la limite du département de l'Eure, vers le Neubourg;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 25 mai 1872;

Vu la délibération, en date du 23 avril 1873, par laquelle le conseil général du département de la Seine-Inférieure a approuvé la concession du chemin de fer susmentionné;

Vu la convention passée, le 28 février 1872, par le préfet de la Seine-Inférieure, avec le sieur *de Villermont*, agissant au nom de la compagnie de chemin de fer d'Orléans à Rouen, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 16 avril 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 2 mai 1874;

Vu la lettre, en date du 3 juin 1874, par laquelle le ministre de la guerre adhère à l'exécution du chemin;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Saint-Pierre-lès-Elbeuf à la limite du département de l'Eure, vers le Neubourg.

2. Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée, le 28 février 1872, avec le sieur *de Villermont*, en noms qu'il agit, et au cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges seront annexées au présent décret.

3. Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, en concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

4. Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics, pour être inséré au Journal officiel.

5. Les ministres de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 1^{er} Août 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CONVENTION.

délibération en date du 16 novembre 1871, le conseil général a accordé à la ligne d'Orléans à Rouen, représentée par M. de Villermont, la concession d'un chemin de fer d'intérêt local partant de la limite du département de l'Eure, vers Evreux, passant par Saint-Pierre-lès-Elbeuf, traversant la ville d'Elbeuf, les terres des communes d'Orival, de Grand-Couronne et Quevilly, et aboutissant à la place Saint-Sever, près des docks, avec embranchement de Grand-Quevilly à Evreux.

En exécution de cette délibération, un cahier des charges a été rédigé et une convention a été passée avec la compagnie d'Orléans à Rouen, pour la construction et l'exploitation du chemin dont il s'agit. Ces pièces ont été signées, sous la date du 17 janvier 1872, par le préfet et par M. de Villermont.

La convention comprend, indépendamment du chemin de fer de la limite de Rouen et de l'embranchement sur Sotteville, un tronçon de chemin de fer de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et se dirigeant, par la vallée de l'Oison, vers le Havre et Evreux.

La dernière ligne n'ayant pas fait l'objet d'une instruction régulière, l'autorisation de la mettre à exécution a été demandée à titre éventuel, sous réserve de sanction législative et de déclaration d'utilité publique après l'accomplissement des formalités prescrites; mais M. le ministre des travaux publics, par dépêche du 19 février courant, a fait connaître que cette demande ne pouvait être accueillie et qu'il convenait d'annuler la convention et du cahier des charges susénoncés tout ce qui se rapporte à l'embranchement dont il s'agit.

En conséquence, entre :

Le préfet du département de la Seine-Inférieure, agissant en vertu des lois des 25 août 1865 et 10 août 1871, et en exécution de la délibération du conseil général du 16 novembre 1871 et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation des travaux par décret du Gouvernement,

D'une part,

La société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen*,

Représentée par M. de Villermont, administrateur délégué, élisant son siège à Rouen, aux docks, agissant en vertu des pouvoirs à lui conférés par une délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 27 octobre courant, dont l'extrait enregistré est et demeure annexé à la présente convention,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

1°. Sont considérés comme nuls et non avenues la convention et le cahier des charges ci-dessus mentionnés, signés sous la date du 17 janvier dernier.

Le préfet de la Seine-Inférieure, au nom du département et sous les réserves susénoncées, concède à la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen, pour l'exploitation, un chemin de fer partant de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et se dirigeant, par la vallée de l'Oison, vers le Neubourg et Evreux ;

Sous les clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Ladite concession est faite sans subvention d'aucune sorte ni garantie d'intérêt de la part du département et de l'État.

De son côté, la compagnie concessionnaire s'engage à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans le délai qui s'y trouve déterminé.

La compagnie concessionnaire ne pourra jamais rétrocéder la concession ou l'exploitation de la ligne comprise dans la présente convention sans l'autorisation du conseil général, sous peine, en cas d'inexécution, de révocation ou d'une réduction de cinq pour cent sur les tarifs appliqués au moment de la rétrocession.

Il est interdit aux concessionnaires de faire aucun appel public de fonds, de

créer ni émettre aucune action ou obligation négociable avant l'obtention du décret déclaratif d'utilité publique.

Fait double à Rouen, le 28 Février 1873.

Signé V. DE VILLEMONT.

Le Préfet de la Seine-Inférieure,

Signé LIZOT.

Certifié conforme à la convention annexée au décret en date du 1^{er} août 1873, enregistré sous le n° 549.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général.

Signé DE BOURVILLE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ART. 1^{er}. La concession à laquelle s'applique le présent cahier des charges comprend la construction et l'exploitation d'un chemin de fer partant de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et se dirigeant, par la vallée de l'Oison, vers le Neubourg et Evreux, jonction de ce chemin se fera à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, sur la ligne de Montargis à Rouen, concédée à la compagnie d'Orléans à Rouen, avec cette réserve, toutefois qu'Elbeuf sera tête de ligne, et, par conséquent, que les trains se rendront directement d'Elbeuf au Neubourg et réciproquement, sans rompre charge à Saint-Pierre-lès-Elbeuf.

2. Les travaux devront être commencés aussitôt après l'approbation des plans finitifs et être complètement terminés dans le délai de deux ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

3. La compagnie soumettra à l'approbation du préfet le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détruit sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile, soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et études qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'administration.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projet d'ensemble, comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de deux dix-millièmes pour les longueurs et de dix millièmes pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de circulation traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que le profil en long, le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les dépenses pour deux voies.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt centimètres (1^m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de deux mètres (2^m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de soixante-quinze centimètres (0^m,75) au moins.

Il sera ménagé au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquetta de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne sera inférieur à trois cents mètres. Une partie droite de quarante mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à seize millimètres

par mètre de longueur horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites au minimum qui se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles qui précèdent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de celles-ci conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° d'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les dispositions principales; 2° d'un mémoire descriptif et justificatif.

La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

Quand le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à six mètres (6^m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un chemin vicinal.

La hauteur des viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^m,30) au moins.

La hauteur entre les parapets sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou

départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à sept mètres (7^m,00) pour route départementale; à cinq mètres (5^m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80) au moins.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface des routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer qu'à un angle de moins de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau établi sur une route ou sur un chemin public sera muni de barrières lisses à bascule ou chaîne; il y sera, en outre, établi une main-levée, sous la garde de toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra être inférieure à trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales ou départementales et cinq centimètres (0^m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter de l'empêchement des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les parapets. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, mais elle ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails; ils auront cinq mètres cinquante centimètres (5^m,50) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intérieur du dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de ventilation des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation ne soit interrompue ni gênée.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration, et établis aux frais de la compagnie.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne

Les rails sera de trente-cinq kilogrammes par mètre courant, sauf les révisions qui seraient autorisées par l'administration.

Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés, partout où la loi n'aurait pas été dispensée par décision du préfet.

Sur les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déviés, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour dommages et pour tous dommages quelconques résultant tant de l'exécution des travaux que de la disposition des ouvrages seront aussi supportées et payées par la com-

La compagnie étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le transport des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

La ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation minière, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, et, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières. Pour traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les conditions qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il faudra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins de la compagnie.

Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Le contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de ne pas exécuter les dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui seront des projets approuvés.

Après mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, et après qu'elles auront été livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces parties par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Après la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après énumérées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la pré-

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de faire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront parties intégrantes du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

30. La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des chemins en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé par des routes ou chemins publics.

31. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues à ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier. Les banquettes et les dossiers devront être inclinés, et les banquettes seront élevées à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

32. Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront exécutoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

33. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

34. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans).

Elle commencera à courir à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

35. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, lignes tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à établir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la compagnie sera tenue de les lui céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

36. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 35 ci-dessus.

37. Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

38. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu par la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Si cette seconde tentative

reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

39. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

39 bis. Dans les cas prévus et réglementés par les articles 37, 38 et 39, il est formellement stipulé que la déchéance encourue porterait non-seulement sur l'embranchement présentement concédé, mais aussi sur la ligne principale partant de la limite de l'Eure et aboutissant à Rouen.

40. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

41. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).....	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)...	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.	Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.
Voyageurs...						
Enfants.....						
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^e 30 ^e)	0 067	0 033	0 10	0 050	0 025	0 075
	0 037	0 018	0 055			
	0 010	0 005	0 015			

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.....	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....	0 30	0 20	0 50
---	------	------	------

PRIX		
de péage.	de transport.	TOTAL.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 067	0 033	0 10
0 050	0 025	0 075
0 037	0 018	0 055
0 010	0 005	0 015
0 07	0 03	0 10
0 025	0 015	0 04
0 01	0 01	0 02
0 30	0 20	0 50

Marchandises transportées à petite vitesse.

1^{re} classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....

2^e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrans. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Calvres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées....

3^e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que le minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Meillons. — Meuliers. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....

4^e classe. — Houille. — Marnes. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.....

*5^e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.**Par pièce et par kilomètre.*

	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de trois à six tonnes.....	0 15	0 10	0 25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de six tonnes.....	0 20	0 10	0 30
Locomotive pesant de douze à dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Locomotive pesant plus de dix-huit tonnes (ne traînant pas de convoi).....	3 00	1 50	4 50
Tender de sept à dix tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Tender de plus de dix tonnes.....	2 00	1 00	3 00

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....

Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.....

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

*4^e SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.**Grande vitesse.*

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....

Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.....

PRIX		
de péage.	de trans- port.	TOTAUX.
fr. c.	fr. c.	fr. c.
0 09	0 07	0 16
0 08	0 06	0 14
0 06	0 04	0 10
0 045	0 035	0 08
0 15	0 10	0 25
0 20	0 10	0 30
2 25	1 50	3 75
3 00	1 50	4 50
1 35	0 90	2 25
2 00	1 00	3 00
0 18	0 14	0 32
0 25	0 15	0 40
0 20	0 10	0 30
0 10	0 08	0 18
0 36	0 28	0 64
0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas les impôts dus à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

42. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

43. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

44. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils ont le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

45. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

46. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément de kilogrammes et au-dessous.

Enfin, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou plus de quarante kilogrammes.

Enfin de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Quant à ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un paquet ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, les limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

La modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois à l'avance par des affiches.

La réception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du conseil d'administration conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Un traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Enfin, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents. Quant à l'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le prix du transport.

La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de la réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix du transport pour leur transport.

Les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu dans l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

La réception de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par un récépissé de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de récépissé de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera le poids et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et reçus à la gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'administration trois heures avant le départ de ce train.

2° Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train;

3° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition

de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celle de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service des trains n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

50. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon d'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

52. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce soit, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

53. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, pour leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et

aux chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception impôt.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

Sur chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour les lettres et dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le reste de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité appartenant à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé à la compagnie, pour la location de ce deuxième compartiment, vingt centimes par kilomètre parcouru.

Si la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de première classe.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais sous responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires au service des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la compagnie aux stations.

Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à la garde ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exercice de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire des wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés et condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées d'après les ordres du ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la loi étant entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux voyageurs de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges. Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

En cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0^e 20^e) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements pénitentiaires.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, aux gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et câbles des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissant de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie au-

ront à raccrocher provisoirement les bords séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de un franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

58. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne peut s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucuns frais pour la compagnie.

59. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

60. Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni à l'ouverture, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler les voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails le matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles pour l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant à une ligne qui fait l'objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de la dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servirait d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne,

Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager avec les stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

L'entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner temporairement des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements aux fins destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires seront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

En cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Les gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résultent lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

En cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, l'administration pourra, sur la plainte de la compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire arrêter la soudure.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0^e 12^e) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0^e 4^e) par tonne par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excède un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

62. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer et assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles les édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

63. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

64. La somme de deux cent cinquante mille francs versée par la compagnie concessionnaire pour la ligne de Montargis à Rouen s'appliquera tout à la fois à la ligne et à celle faisant l'objet du présent cahier des charges.

65. La compagnie devra faire élection de domicile à Rouen. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

66. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du trésorier payeur général, une somme de cinquante francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Toutefois, cette somme sera réduite à vingt-cinq francs pour les parties affectées à l'exploitation.

67. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil d'État.

68. Les frais d'enregistrement seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté à Rouen, le 28 Février 1872.

Approuvé l'écriture :

Signé V. DE VILLERMONT.

Signé LIZOT.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 1^{er} août 1871, enregistré sous le n° 549.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général.

Signé DE BOURVILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3578. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une Voie ferrée à traction de locomotives entre Rueil et Marly-le-Roi (Seine-et-Oise).

Du 28 Août 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 2 septembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par le sieur Eugène Tarbé des Sablon, à l'effet

obtenir l'autorisation d'établir une voie ferrée à traction de locomotives sur diverses voies publiques dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, entre Rueil et Marly-le-Roi, pour le transport des voyageurs et des marchandises, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 21 juin 1874, par le ministre des travaux publics ;
 l'avant-projet et notamment le plan visé par l'ingénieur en chef de Seine-et-Oise, le 9 mars 1874 ;
 les pièces des enquêtes ouvertes sur cet avant-projet et le tarif proposé en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance du 18 février 1834 ;
 notamment les délibérations des commissions d'enquête, en date des 21 juin 1872, 6 et 13 janvier 1873 et 20 décembre de la même année ;
 les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 24 mars et 2 novembre 1873 et 20 avril 1874 ;
 les lettres du préfet de Seine-et-Oise, en date des 6 et 29 janvier et 10 août 1873 et 10 mars 1874 ;
 la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
 le Conseil d'État entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de locomotives pour le transport des voyageurs et des marchandises entre la station de Rueil (chemin de fer de Saint-Germain) et Marly-le-Roi (Seine-et-Oise), suivant le tracé exprimé par une ligne rouge sur le plan ci-dessus visé annexé au présent décret, lequel tracé emprunte diverses voies publiques, sauf pour la partie comprise entre la station du chemin de fer de Saint-Germain et la rue du Vieux-Pont, à Rueil, où il se développe en dehors de la voirie publique.

Le sieur *Eugène Tarbé des Sablons* est autorisé à établir et à exploiter ladite voie ferrée à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-joint ; il est subrogé aux droits de l'administration pour l'expropriation des terrains et aux dépenses nécessaires à l'exécution de son entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi ci-dessus visée du 3 mai 1841.

Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 28 Août 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I^{er}.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1^{er}. M. *Eugène Tarbé des Sablons* est autorisé à placer, à ses risques et périls, les voies publiques ci-après désignées dépendant tant de la grande voirie que de

la voirie urbaine, une voie ferrée à traction de locomotives et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

La voie ferrée partira des abords de la station de Rueil, du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, sur le côté gauche de ce chemin; de là elle se dirigera, à peu près parallèlement au chemin de grande communication n° 39, jusqu'à la rue du Vieux-Pont.

Dans cette première partie, il sera ménagé un intervalle de un mètre cinquante centimètres (1^m,50) au moins entre la limite extrême des sentiers qu'elle longera et le bord de l'accotement de la voie ferrée.

A partir de sa rencontre avec la rue du Vieux-Pont, la voie ferrée sera établie sur cette rue, dont la largeur sera portée à douze mètres (12^m,00), de telle sorte qu'elle reste toujours au passage des voitures un espace libre de un mètre quatre-vingt centimètres (1^m,90) au moins du côté des maisons qui pourraient y être construites.

Avant de déboucher sur la route nationale n° 13, la voie ferrée empiètera sur la moitié de la rue dite *du Bois*, qui devra élargie en ce point; puis elle sera établie sur les trottoirs de droite, de manière qu'il reste toujours du côté des maisons un espace libre d'au moins trois mètres quatre-vingt-dix centimètres (3^m,90) et de un mètre (1^m,00) au moins du côté de l'accotement de la route.

Par suite de ces dispositions, la ligne d'arbres actuelle devra être déplacée, et l'aqueduc conduisant à la Seine les eaux de la commune. Cet aqueduc sera reporté sur le trottoir de gauche de la route, aux frais du concessionnaire.

Il sera donné d'ailleurs à cet aqueduc, si la ville consent à payer l'exécution des dépenses, la largeur de section qui sera jugée nécessaire au complet écoulement des eaux.

A partir de Bois-Préau, où sera établie une station, la voie ferrée suivra le trottoir de droite de la route, jusqu'à l'entrée de Bougival, la chaussée de Marly sur toute la partie de cette chaussée comprise depuis la station de la Jonchère jusqu'au café de Madrid, la voie restera sur le trottoir de droite, qui sera convenablement élargi, aux frais du concessionnaire.

La voie passera ensuite sur le chemin de halage de la Seine, et, après avoir dépassé le pont de Bougival, elle sera placée sur le trottoir de droite de la route de Port-Marly. Elle suivra la rue Saint-Louis, à Port-Marly, où elle sera établie sur le trottoir de six mètres (6^m,00) de largeur, de manière à laisser trois mètres (3^m,00) au moins de largeur libre du côté des maisons; le surplus de la largeur de la rue sera divisé par le concessionnaire en six mètres (6^m,00) de chaussée et trois mètres (3^m,00) de trottoirs; au delà de la rue Saint-Louis, la voie ferrée sera établie sur la chaussée de droite de la route nationale n° 184, jusqu'à l'abreuvoir de Marly-le-Roi, et franchira la route pour aboutir à une voie d'évitement sur le côté de cet abreuvoir.

2. La voie ferrée devra être achevée et le service mis en complète activité dans un délai maximum d'un an, à partir de la date de l'approbation du projet prévu par l'article 4 ci-après. Les travaux seront entrepris par parties, dans l'ordre qui sera déterminé par le préfet, de manière à assurer le plus longtemps possible le service de la voie ferrée à traction de chevaux actuelle.

Le concessionnaire sera tenu d'établir, sur les parties de route qui ne seront desservies par cette voie ferrée américaine pendant l'exécution des travaux, des voitures en nombre suffisant pour assurer le transport des voyageurs.

3. Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de son entreprise, sans la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse de l'administration supérieure; à défaut de cette autorisation, il demeurera garant envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

4. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement de la voie ferrée, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de plans et les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis, dans les deux mois, à compter de la date du décret de concession, à l'approbation du ministre, qui prescrira s'il y a lieu d'y introduire telles modifications que de besoin. L'une de ces expéditions sera remise au concessionnaire avec le visa du ministre; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir reçu l'approbation de l'administration supérieure.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Le concessionnaire pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

4. Le tracé et le profil de la voie ferrée seront arrêtés sur la production de projets ensemble et de détail comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

a. Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

b. Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un dix-millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison ; au-dessous de ce profil, on indiquera au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

1. Les distances kilométriques de la voie ferrée, comptées à partir de son origine ;

2. La longueur de l'incision de chaque pente ou rampe ;

3. La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, permettant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

c. Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

d. Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du tracé et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en

long. La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau, des voies de communication traversées par la voie ferrée, des passages à niveau, des égouts, des bouches et regards et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur le plan que sur le profil en long.

5. La voie ferrée sera simple, à l'exception des points où il serait reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

Sur les terrains pour les rectifications à exécuter en dehors de l'assiette actuelle des voies et voies suivies ou traversées seront acquis, les terrassements et les ouvrages à exécuter et les rails posés sur toute la longueur pour une voie seulement, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quatre-vingt-cinq centimètres (1^m,45) à un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45).

Sur les parties où la voie ferrée n'empruntera pas l'accotement des routes ou des voies publiques, on ménagera au pied de chaque talus du ballast une bande de cinquante centimètres (0^m,50) de largeur ; le concessionnaire établira les fossés rigides qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux ; les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

6. Partout où la voie ferrée sera établie sur la chaussée des routes ou chemins publics de même que dans la traversée des localités habitées et au devant des accès aux propriétés riveraines, elle sera posée au niveau du sol sans saillie ni dépression, sur le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal.

Les rails et contre-rails, dont l'Administration déterminera la forme et le mode de pose, seront compris, dans les cas spécifiés au paragraphe précédent, dans un type d'échantillon qui régnera dans l'entre-rail et à quarante-sept centimètres (0^m,47) au moins au delà de chaque côté.

7. Dans les rampes où il serait nécessaire d'établir un rail central plus élevé que deux autres rails, le concessionnaire sera tenu d'exécuter les travaux qui seront prescrits par l'Administration pour que ce rail ne puisse gêner la circulation ni sur les propriétés riveraines.

8. Dans la traverse de Bougival, le concessionnaire sera autorisé à établir la voie ferrée au niveau du trottoir de la route et sur le chemin de halage, relevé lui-même au niveau, sous la condition qu'il exécutera tous les travaux nécessaires dans l'intérêt de la navigation et ceux de la sécurité publique.

9. Au passage du pont de Bougival, il sera établi une barrière avec gardien, laquelle sera habituellement la voie ferrée et ne sera ouverte sur cette voie que pour le passage des trains.

10. Dans tous les cas, les projets détaillés des ouvrages et spécialement des moyens de communication entre la voie ferrée et la route nationale ou le chemin de halage devront, avant toute exécution, être soumis à l'approbation de l'Administration supérieure.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer, en cours d'exécution, aux dispo-

sitions de cet article et à celle des deux articles précédents les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir reçu l'approbation de l'administration supérieure.

11. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, le concessionnaire entendu.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que les dispositions de leur alignement ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

12. La voie ferrée croiera à niveau toutes les voies de communication qu'elle contraindra.

13. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par la voie ferrée, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau de la voie ferrée et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés (45°).

14. Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu et modifié par ses travaux.

Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux obligeront à modifier.

Il rétablira en outre, et dans leur état primitif, toutes les parties de routes coupées actuellement par la voie ferrée à traction de chevaux de Rueil à Port-Neuf, qui se trouveront en dehors de la voie nouvelle.

La hauteur et le débouché des viaducs à construire à la rencontre des cours quelconques seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration suivant les circonstances locales.

15. La démolition de la chaussée et l'ouverture de tranchées pour la pose et le entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et les précautions convenables.

Les chaussées devront être rétablies suivant leurs dimensions normales et, dans la mesure que possible, dans la même journée.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y sera immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour contraventions aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers, en cas de dommage ou d'accident.

Le montant des avances sera recouvré par des rôles que le préfet du département de Seine-et-Oise rendra exécutoires.

Le déchet provenant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert, aux frais du concessionnaire, par des fournitures de matériaux neufs de même nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour ces chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer le rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où la voie ferrée serait placée sur les trottoirs ou contre-allées existantes, il sera établi, si la traction vient à s'opérer au moyen de chevaux, une chaussée en pierre pour la circulation desdits chevaux.

16. Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais, sur les routes et voies vicinales ou traversées, les travaux de terrassement, de reconstruction ou de rétablissement de chaussées, les travaux de modification des ouvrages d'art desdites routes qui pourra exiger l'établissement de la voie ferrée, ainsi qu'il sera prescrit par l'administration, de telle sorte que l'État ne participera à aucun degré dans les dépenses occasionnées par les modifications que le concessionnaire pourra être autorisé à

faire subir aux routes et voies dont il emprunte le parcours, afin de les approprier aux exigences de la voie ferrée.

17. Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

18. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes (35^k) par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de trente kilogrammes (30^k) dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des contre-rails sera de vingt kilogrammes (20^k) par mètre courant.

19. Aucune clôture séparative ne pourra être élevée entre la voie ferrée et les routes de route réservées à la circulation ordinaire. Toutefois, l'administration pourra prescrire l'établissement de barrières mobiles gardées partout où elle le jugera utile, et notamment au passage à niveau du chemin vicinal n° 39, si la nécessité en est reconnue par la suite.

20. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances, en dehors de l'assiette actuelle des routes, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront acquis et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

21. L'entreprise étant déclarée d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

22. Dans les limites de la zone frontière et le rayon de servitude des enceintes militaires, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire se soumettra aux décisions matérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

23. Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les chantiers situés sur les routes devront être éclairés et gardés pendant la nuit. Les travaux seront conduits de manière à gêner le moins possible la liberté de la circulation.

24. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie ferrée assez étendues pour être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande du concessionnaire, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes préalablement déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale et définitive de la voie ferrée.

Lorsque tous les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

25. Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral des dépendances de la voie ferrée et des rectifications établies en dehors de l'assiette des routes et voies dont il empruntera le parcours. Il fera dresser, à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés ou modifiés sur le parcours de la

voie ferrée, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée à la préfecture de Seine-et-Oise.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

27. La voie ferrée et toutes ses dépendances seront constamment entretenues en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si la voie ferrée, une fois achevée, n'est pas constamment entretenue en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées après dans l'article 38.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet adressera exécutoires.

28. Le concessionnaire sera chargé de l'entretien du pavage de l'entre-rail et de quarante-sept centimètres qui serviront d'accotements extérieurs aux rails, dans les cas spécifiés à l'article 9, ainsi que de l'entretien des empierrements qui pourront être établis sur les trottoirs et les contre-allées, conformément au dernier paragraphe de l'article 15.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

29. Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les routes, rues et chemins dont elle suit l'accotement et les routes, rues et chemins qu'elle traverse à niveau.

30. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Elles seront disposées de manière à pouvoir facilement tourner dans les courbes, le rayon minimum que présentera le tracé.

La largeur de la machine entre les parties les plus saillantes ne devra pas excéder deux mètres cinquante centimètres (2^m,50). La charge par essieu ne dépassera pas quinze mille kilogrammes (11,000^k).

Aucune locomotive ne pourra être mise en service qu'après avoir été visitée par les ingénieurs des mines.

En cas d'empêchement, ces ingénieurs pourront se faire remplacer par les agents sous leurs ordres; ils s'assureront que la machine remplit les conditions ci-dessus prescrites et pourront exiger, lorsqu'ils le jugeront nécessaire, qu'elle soit soumise à une expérience qui leur permette de constater l'efficacité des appareils dont elle doit être pourvue et son aptitude au service auquel elle est destinée.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues aux ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, fermées à glaces, munies de stores, éclairées à l'intérieur pendant la nuit et chauffées pendant l'hiver.

Leur largeur sera de deux mètres cinquante centimètres (2^m,50) au plus.

Il y aura des places de deux classes; les compartiments de première classe seront couverts, garnis et fermés à glaces; ceux de seconde classe seront couverts, fermés à vitres et munis de banquettes rembourrées.

L'intérieur de chacun des compartiments de chaque classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

31. Le service de l'entretien et de l'exploitation est assujéti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui sont rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures, ainsi qu'aux lois et règlements sur la police du roulage et des messageries.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation de la voie ferrée.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage de la voie ferrée.

Le ministre déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois de ceux des postes, ainsi que la durée du trajet.

La vitesse en marche ne dépassera pas vingt kilomètres (20^k) à l'heure; elle sera réduite à cinq kilomètres (5^k) à l'heure dans les parties du parcours qui seront indiquées par l'administration. Le tableau des vitesses de marche sur les différentes parties de l'itinéraire, après avoir été arrêté, le concessionnaire entendu, sera remis aux mécaniciens et chefs de train; les points où la vitesse devra être ralentie seront indiqués par des poteaux placés le long de la voie aux frais du concessionnaire. Le ralentissement devra être ralenti ou même arrêté toutes les fois que l'approche d'un obstacle, en effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être cause de désordre ou occasionner des accidents.

L'approche du train devra être signalée au moyen d'une corne, d'une trompe ou d'un autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur.

La longueur d'un convoi ne pourra pas dépasser cinquante mètres (50^m,00).

Pendant la nuit, le train portera à l'avant un feu vert et à l'arrière un feu rouge. Les feux devront être allumés une demi-heure après le coucher du soleil et ne pourront être éteints qu'une demi-heure avant son lever.

Deux hommes seront exclusivement attachés au service de la machine. Il y aura, en outre, un conducteur chef de train préposé à la manœuvre d'un frein placé à l'arrière du train toutes les fois que la machine remorquera plus d'un véhicule. Ce frein devra d'une puissance suffisante pour retenir le train entier, sauf la machine, sur les fortes pentes que présentera le parcours.

Les locomotives et leurs trains ne pourront stationner sans nécessité sur la voie publique; ils devront être remis aux deux extrémités de leur parcours, aux points qui seront désignés par l'administration.

L'alimentation d'eau et de charbon ne pourra se faire, sur la voie publique, que sur les points qui seront indiqués par l'administration.

Il est expressément interdit d'y opérer le dégrasage des grilles.

La largeur du chargement des voitures ne devra pas excéder deux mètres cinquante centimètres (2^m,50).

Toutefois, il pourra être accordé par le préfet des permis spéciaux de circulation pour les objets d'un grand volume qui ne seraient point susceptibles d'être chargés sous ces conditions.

Les locomotives et les voitures porteront sur une plaque métallique, en caractères nets et apparents, le nom et le domicile du concessionnaire.

Chaque machine aura en outre un numéro d'ordre ou un nom particulier.

32. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations de la voie ferrée et de ses dépendances, l'entretien du matériel et les services de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu au contrôle et à la surveillance de l'administration. Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

33. La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges, sera de quarante ans (40 ans). Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2, dudit cahier des charges.

34. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et si la voie ferrée est supprimée, le concessionnaire sera tenu de vider les lieux et de les remettre dans leur état normal. Dans ce cas, il restera propriétaire des immeubles achetés par lui en dehors des voies publiques pour l'exécution et l'exploitation de son entreprise.

Si, à l'expiration de la concession, la voie ferrée est maintenue et que le concessionnaire ne demeure pas titulaire de l'entreprise, il sera tenu de céder, à dire d'experts, soit à l'administration, soit au concessionnaire qui pourrait être appelé à succéder, les immeubles dont il vient d'être parlé, la voie ferrée et telle partie de son matériel que l'administration jugerait convenable de retenir pour la continuation du service, ainsi que les bâtiments, gares, stations, affectés à l'exploitation, l'outillage des ateliers et les approvisionnements pour six mois.

35. A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat est effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Cet produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, par l'article 34 ci-dessus, dans le cas où le Gouvernement déciderait le maintien de la voie ferrée.

36. Si le concessionnaire n'a pas présenté les projets d'exécution dans le délai fixé par l'article 4, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, il restera chargé de toutes les obligations qui lui sont imposées par le service du tramway à traction de chevaux par les décrets et cahiers des charges des 15 juillet 1854 et 27 février 1864.

37. Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance. Si la déchéance est prononcée, le ministre ordonnera, le concessionnaire entendu, soit la suppression partielle ou totale des travaux, soit leur continuation et l'exploitation par un autre concessionnaire.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans leur état normal, par les soins et aux frais du concessionnaire, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Dans le cas de la conservation des travaux, il sera pourvu à leur achèvement ainsi qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moment d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, matériaux approvisionnés, des parties de la voie déjà livrées à l'exploitation et des parties du matériel prévues à l'article 34.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et le concessionnaire évacué recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura produite.

Les fers provenant de la démolition de la voie ferrée à traction de chevaux et déposés, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, pour la garantie des obligations imposées par le présent cahier des charges, deviendront la propriété de l'Etat.

38. Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, la voie ferrée et toutes ses dépendances seront mises en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

39. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, si la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

40. Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés qui pourront être révisés tous les cinq ans par l'administration. Le concessionnaire entendit, après le renouvellement des formalités qui pour précéder leur établissement, sans toutefois qu'ils puissent être abaissés au-dessous des trois cinquièmes des prix fixés ci-après :

	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.
De la station de Baucel :		
A Baucel-ville.....	0 15	0 10
A La Malmaison.....	0 20	0 15
A Bougival.....	0 55	0 35
A Port-Marly.....	0 80	0 50
A Marly-le-Roi.....	1 05	0 65
De Baucel-ville :		
A La Malmaison.....	0 15	0 10
A Bougival.....	0 45	0 30
A Port-Marly.....	0 65	0 45
A Marly-le-Roi.....	0 90	0 60
De la Malmaison :		
A Bougival.....	0 35	0 20
A Port-Marly.....	0 55	0 35
A Marly-le-Roi.....	0 80	0 50
De Bougival :		
A Port-Marly.....	0 20	0 15
A Marly-le-Roi.....	0 45	0 30
De Port-Marly :		
A Marly-le-Roi.....	0 25	0 15

Il sera délivré des cartes d'abonnement pour parcourir en deuxième classe entre Baucel-gare et Baucel-ville moyennant une redevance de trois francs par mois.

Pour les stations nouvelles à créer, les prix seront calculés à raison de dix centimes par kilomètre en première classe et de sept centimes en deuxième classe par kilomètre entre Baucel-gare et Port-Marly, et de onze centimes et demi en première classe et sept centimes et demi en deuxième classe par kilomètre entre Port-Marly et Marly-le-Roi, impôts de toute nature

non compris; toutefois, les prix ainsi calculés ne devront pas excéder les prix portés au tarif ci-dessus pour les stations immédiatement suivantes.

Au-dessous de trois ans, les enfants seront transportés gratuitement, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent; de trois à sept ans, ils payeront demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

2° CHIENS.

De Rusil-gare :

A Ruell-ville.....	0 ^{fr} 10 ^{cs}
A Bougival.....	0 15
A Port-Marly.....	0 30
A Marly-le-Roi.....	0 35

Dans les stations intermédiaires, on appliquera le prix fixé au tarif pour celle des stations indiquées ci-dessus qui suivra immédiatement.

3° ANIMAUX.

	Par kilomètre
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0 ^{fr} 10 ^{cs}
Veaux, porcs.....	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0 02
Bêtes et oiseaux en cage seront taxés au poids, comme marchandise encombrante.	

4° MARCHANDISES.

<i>Première catégorie.</i> — Marchandises en grande vitesse transportées par les trains de voyageurs, excédants de bagages, marchandises encombrantes, arbustes (emballage compris), tout ce qui, sous un volume d'un mètre cube, ne pèse pas cent kilogrammes, par tonne et par kilomètre.....	0 50
<i>Deuxième catégorie.</i> — Marchandises en petite vitesse, par tonne et par kilomètre..	0 30
Minimum de perception dans les deux cas.....	0 25

5° FINANCES ET VALEURS.

Par mille francs et fraction de mille francs, quelle que soit la distance de transport. 0 50

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État, sans le prix de transport des voyageurs, qui comprennent les impôts antérieurs à 1870.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout le mètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes. Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes. Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse transportées par les trains de voyageurs, les perceptions seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes; 3° au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Paris à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger du concessionnaire que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

41. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou des places de chaque classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de la voie ferrée.

42. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

43. Les animaux, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 44 et 45 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première catégorie du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

44. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000^k). Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000^k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

45. Les prix de transport déterminés au tarif ne seront point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets et colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles ne soient envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 4° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

46. Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 5 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics,

ne aux réductions est remise qui seraient accordées par des concessionnaires indigents.

47. Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, rapidité et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'expédition, et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui indiquera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

48. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après énoncées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures aux places de chaque classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de six heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise, soit par le train supérieur pour le délai de deux jours, soit par le train inférieur pour le délai de trois jours. Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera celui obligatoire pour le concessionnaire.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour chaque vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse, le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre celui de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de liaisons destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

49. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'entreposage, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et les gares de la voie ferrée, ceux de factage et de camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises confiées au concessionnaire, seront fixés arbitrairement par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

50. Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intérimaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desservent soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare de la voie ferrée.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

seuls, les expéditeurs et destinataires, resteront libres de faire eux-mêmes et à frais le factage et le camionnage des marchandises.

Même sans d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit au concessionnaire de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination qu'elle puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis par toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète liberté entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec la voie publique.

TITRE V.

DISPOSITIONS RELATIVES À DIVERS SERVICES PUBLICS.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou voyageurs isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en mission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, ni leurs bagages, qu'à moitié de la taxe du tarif fixé par le présent décret.

Quand un commandement aura besoin de diriger des troupes et un matériel militaire par l'un des points desservis par la voie ferrée, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des agents chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception des taxes.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

Pour les trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, et de mettre la voiture restant à la disposition du concessionnaire.

Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité impartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Le concessionnaire vendra, changer les heures de départ de ses convois ordinaires, il sera tenu d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

Les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, et les stationnements de ce convoi seront réglés par le ministre des finances et le ministre des finances, le concessionnaire entendu.

Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée au concessionnaire pour chaque convoi ne pourra être supérieure à quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

Le concessionnaire pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voyageurs de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir des convois spéciaux ou de régler les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévu par écrit quinze jours à l'avance.

Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration aura expédié d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien du châssis et des roues sera à la charge du concessionnaire.

10° Le concessionnaire ne pourra réclamer aucune augmentation des prix de dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quinze kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse dans le cas où le concessionnaire obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure.

12° Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les modes de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si la convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° Le concessionnaire sera tenu de fournir à chacun des points extrêmes de ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par le concessionnaire lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service du concessionnaire.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, ni aussi sans responsabilité pour le concessionnaire; tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils par leur nature ou leur position, n'apportant pas d'autres entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du concessionnaire.

18° Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir par courrier ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics; le concessionnaire entendu.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que la moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures du concessionnaire, celui-ci serait tenu de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux ban-

Le prix de location sera fixé à raison de vingt centimes (0^e 20^e) par compar-
t et par kilomètre.

Dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délin-
quants par l'administration pour être transférés dans les établissements
pénitentiaires.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les
opérations, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne
électrique, sans nuire au service de la voie ferrée.

La demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé,
les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le ter-
rain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau té-
légraphique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des
lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les
travaux qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de
rupture du fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à rechercher
immédiatement les bords séparés, d'après les instructions qui leur seront données à
cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront
le droit de circuler gratuitement dans les voitures de la voie ferrée.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera
immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour
transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires
à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des condi-
tions qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

En cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient né-
cessaires par suite de travaux exécutés sur la voie ferrée, ces déplacements auraient
lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télé-
graphiques.

Le concessionnaire pourra être autorisé, et au besoin requis par le ministre des
affaires publiques, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses
frais des fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires
à la sûreté et la régularité de son exploitation.

Le concessionnaire, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servira des poteaux de
télégraphie de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.
Le concessionnaire sera tenu de se soumettre à tous les règlements d'administra-
tion concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'or-
drement, aux frais du concessionnaire, du contrôle de ce service par les agents de
l'administration.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction
de lignes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux
gouverneraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne
pourrait s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises
qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie
ferrée, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de
fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située la voie ferrée objet de la
présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra
être ouverte à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité :
1^{re} raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner à la voie
ferrée;

2^e raison de l'état de la chaussée et de l'influence qu'elle pourrait avoir sur l'état
d'entretien de cette voie;

3^e raison du trouble et des interruptions de service qui pourraient résulter des
travaux temporaires d'ordre et de police, ou des travaux exécutés sur la voie pu-
blique tant par l'administration que par des tiers régulièrement autorisés;

4^e enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie ferrée.

En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément la voie, soit en employant à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en sens d'autres lignes.

60. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser le concessionnaire entendu, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, outre, d'accorder des concessions de chemins de fer ou de nouvelles voies ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité, quelconque, tant qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer ou de voies ferrées quelconques d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs et conditions terminés et l'observation des règlements de police et de service établis, ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne de fer objet du présent cahier des charges. Le concessionnaire de celle-ci jouira réciproquement de même faculté à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre entre eux, l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Dans le cas où le concessionnaire d'un embranchement sur d'une ligne prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de la dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger, entre eux, de manière que les transports ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. Le concessionnaire qui se servira d'un matériel qui ne sera pas sa propriété, devra une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire pourra être assujéti par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des lignes de prolongement ou d'embranchement, à celle qui lui est concédée, à accorder aux concessionnaires de ces lignes une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par le concessionnaire;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0);

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

Le Gouvernement se réserve en outre le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, à condition par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police, et de payer au concessionnaire un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration sur la proposition du concessionnaire, et qui ne pourra excéder la moitié ou être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue par l'article 40.

61. Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demandent un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande du concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines d'usines et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous

de l'administration. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par son personnel ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'usage temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements ne seraient pas en mesure de suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la principale de la voie ferrée.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les propriétaires ou destinataires seront conduits les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale de la voie ferrée.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements partiels ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre; au-delà de ce temps, sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Si les limites du temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements appartenant à l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les wagons seront nommés et payés par le concessionnaire, et les frais qui en résulteront seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel éprouverait pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

En cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le concessionnaire pourra, sur plainte du concessionnaire, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et l'arrêt de la soudure, sans recourir à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de réclamer en exécution de ces conditions.

En cas d'indemnité de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de douze centimes par tonne pour le premier kilomètre, et en outre quatre centimes (0^e 04^e) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excède un kilomètre.

Le premier kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Les opérations de chargement et de déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des propriétaires ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que le concessionnaire de la voie ferrée consente à les opérer.

En ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition du concessionnaire.

Un wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé par le wagon complet; lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

Le chargement, s'il y en a, sera payé au prix du tarif légal et au prorata du poids du wagon. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient un poids de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

En cas où il y aurait insuffisance de wagons pour le transport des minerais tirés des divers concessionnaires des mines, les wagons disponibles seront répartis proportionnellement à la quantité de minerais amenée à la voie ferrée par chacun d'eux dans le courant de l'année.

62. La contribution foncière, pour les parties situées en dehors de l'assiette des routes, sera établie en raison de la surface des terrains occupés par la voie ferrée et ses dépendances, la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

63. Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour l'entretien, la surveillance et la police de la voie ferrée et de ses dépendances, pourront être agréés par le préfet et assermentés. Ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

64. Le concessionnaire se soumettra aux dispositions des règlements d'administration publique concernant les emplois dont la moitié doit être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

65. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation et du service télégraphique du concessionnaire par les agents de l'État, seront supportés par le concessionnaire.

Ces frais seront réglés par le ministre, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du trésorier général qui en sera distribué à qui de droit.

66. Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera couvert comme en matière de contributions publiques.

67. Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire sera tenu de déposer sur la route, aux points qui lui seront indiqués, les fers provenant de la démolition de la voie ferrée à traction de chevaux. Ces matériaux lui seront remis après la réception définitive des travaux.

68. Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Versailles.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Seine-et-Oise.

69. Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé par sa durée par l'article 33, notamment en ce qui concerne l'emploi des locomotives.

Dans le cas où, sur tout ou partie du parcours, cet emploi viendrait à être reconnu incompatible avec la circulation ordinaire, le concessionnaire pourra être autorisé à y substituer le mode de traction par chevaux.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession.

En cas de révocation avant l'expiration de la concession, comme dans le cas de suppression ordonnée à la suite de la déchéance, le concessionnaire sera tenu de rétablir les lieux à ses frais dans leur état normal.

70. Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

71. Les droits d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Vu et accepté :

Le 19 mai 1874.

Signé EUGÈNE TARRÉ DES SABLONS.

Approuvé :

Versailles, le 16 juin 1874.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 28 août 1871, enregistré sous le n° 594.

Le Conseiller d'État, Secrétaire général,

Signé DE BOURSUILLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3579. — *DÉCRET qui modifie l'article 47 de l'ordonnance du 7 février 1842, concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les Établissements français de l'Inde.*

Du 30 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'ordonnance du 7 février 1842 ⁽¹⁾, concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde;

Vu le décret du 31 mai 1873 ⁽²⁾, portant modification de l'article 45 de l'ordonnance du 7 février 1842;

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854;

Vu l'avis du garde des sceaux, ministre de la justice, suivant lettre en date du 17 septembre 1874;

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies.

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. L'article 47 de l'ordonnance du 7 février 1842 est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 47. Après la clôture des débats, le président pose d'abord la question de culpabilité résultant de l'acte d'accusation; elle est résolue à la simple majorité des voix, ainsi que toutes les autres dispositions des arrêts, telles que l'application de la loi pénale, l'appréciation des causes légales, des circonstances aggravantes ou atténuantes et celle des dommages-intérêts. »

2. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au bulletin officiel de la marine.

Fait à Paris, le 30 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

⁽¹⁾ IX^e série, Bull. 890, n° 9879.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 141, n° 2140.



Certifié conforme :

Paris, le 10^e Décembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin
au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie
nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 235*.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3580. — DÉCRET qui autorise, comme Communauté dirigée par une Supérieure locale, l'Association des Sœurs de Jésus-Christ-Bon-Pasteur, existant à Rouen.

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;
Vu la demande de l'association des sœurs de Jésus-Christ-Bon-Pasteur, à Rouen, tendant à obtenir sa reconnaissance légale comme communauté à supérieure locale;

Sur les pièces produites, à l'appui de cette demande, en exécution de la loi du 24 mai 1825 et du décret du 31 janvier 1852 ⁽¹⁾;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'association des sœurs de Jésus-Christ-Bon-Pasteur, existant de fait à Rouen (Seine-Inférieure), est autorisée comme communauté de refuge à supérieure locale, à la charge, par ses membres, de se conformer exactement aux statuts approuvés par ordonnance du 11 septembre 1816 ⁽²⁾ pour la communauté des sœurs de Notre-Dame-de-Charité-du-Refuge, à Tours, et que cette association a déclaré adopter.

2. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

* Voyez un Erratum à la fin de ce numéro.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 486, n° 3600.

⁽²⁾ 7^{me} série, Bull. 119, n° 1275.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3581. — *DÉCRET qui autorise, comme Communauté dirigée par une Supérieure locale, l'Association des Religieuses de Jésus-Christ-Bon-Pasteur et de Marie-Immaculée, existant à Nantes.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la demande en reconnaissance légale formée par l'association religieuses de Jésus-Christ-Bon-Pasteur et de Marie-Immaculée, à Nantes;

Vu les pièces produites à l'appui de cette demande, en exécution de la loi du 24 mai 1825 et du décret du 31 janvier 1852 ⁽¹⁾;

Vu notamment la copie des statuts adoptés par l'association;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'association des religieuses de Jésus-Christ-Bon-Pasteur et de Marie-Immaculée, existant à Nantes (Loire-Inférieure), est autorisée, comme communauté de refuge dirigée par une supérieure locale, à la charge, par ses membres, de se conformer aux statuts approuvés par ordonnance du 11 septembre 1816 ⁽²⁾ pour la communauté des sœurs de Notre-Dame-de-Charité-du-Refuge, à Bourges (Indre-et-Loire), et que cette association a déclaré adopter.

2. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3582. — *DÉCRET qui modifie l'organisation de l'Administration centrale du Ministère de la Guerre.*

Du 4 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

(1) 1^{re} série, Bull. 486, n° 3600.

(2) VII^e série, Bull. 119, n° 1373.

Vu l'arrêté du 8 juin 1871, portant organisation de l'administration centrale de la guerre;

Vu les diverses modifications dont cette organisation a été l'objet jusqu'à ce jour;

Sur le rapport du ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Un nouveau service est créé à la direction générale du personnel et du matériel au ministère de la guerre.

2. Sont reconstitués dans l'administration centrale les bureaux suivants :

1^{er} A la direction générale du personnel et du matériel :

Le bureau des remontes,

Le bureau du matériel du génie ;

1^{er} A la direction générale du contrôle et de la comptabilité :

Le bureau des comptes-matières et état des approvisionnements généraux,

Le bureau des archives.

3. Est supprimé le bureau de la liquidation des dépenses des armées, dont les attributions sont rattachées, comme section temporaire, au bureau du contrôle des dépenses, du contentieux, etc.

4. La direction générale du contrôle et de la comptabilité au ministère de la guerre comprendra, à l'avenir, deux services, savoir :

Premier service, réunissant les bureaux ci-après :

Premier bureau. — Contrôle des dépenses. — Contentieux. —

Dépenses généraux. — Liquidation de la dotation de l'armée. —

Trésorerie comptable. — Liquidation des dépenses des armées.

Deuxième bureau. — Fonds et ordonnances.

Troisième bureau. — Comptes-matières. — État des approvisionnements généraux.

Quatrième bureau. — Solde, revues, indemnité de route.

Deuxième service, comprenant les bureaux suivants :

Cinquième bureau. — Pensions et secours.

Sixième bureau. — Archives.

Septième bureau. — Service intérieur.

5. Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 4 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3583. — DÉCRET qui autorise la fondation, à Armentières (Nord), d'un Établissement de Sœurs de Saint-Maur.

Du 8 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la demande de la congrégation des sœurs de Saint-Maur, à Paris (Seine), tendant à obtenir l'autorisation :

1° De fonder à Armentières un établissement de sœurs de son ordre;

2° D'accepter une rétrocession d'immeubles;

Vu l'acte sous seings privés du 1^{er} juillet 1870, contenant cette rétrocession;

Vu les autres pièces produites en exécution de la loi du 24 mai 1825 des ordonnances des 7 mai 1826⁽¹⁾ et 14 janvier 1831⁽²⁾;

La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La congrégation des sœurs de Saint-Maur, existant à Paris (Seine), en vertu d'un décret du 19 janvier 1811⁽³⁾, est autorisée à fonder à Armentières (Nord) un établissement de sœurs de son ordre, à la charge, par les membres de cet établissement, de se conformer exactement aux statuts approuvés pour la maison mère par le présent décret précité.

2. La supérieure générale et la première assistante de la congrégation des sœurs de Saint-Maur, à Paris (Seine), sont autorisées à accepter, au nom de cette congrégation, savoir :

1° La supérieure générale, le bénéfice résultant, en faveur de la congrégation, d'un acte sous seings privés, du 1^{er} juillet 1870, par lequel les dames Martin et Doderet ont déclaré que divers immeubles situés à Armentières (Nord) et estimés quatre-vingt-quatorze mille francs ont été acquis en leur nom pour le compte et avec les deniers de l'association;

2° La première assistante, le bénéfice des déclarations résultant du même acte, en ce qui concerne les parts et portions appartenant dans lesdits immeubles, à la dame de Fandoas, actuellement supérieure générale de la congrégation.

3. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Paris, le 8 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MABON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

(1) VIII^e série, Bull. 119, n° 3921.

(2) IX^e série, 2^e partie, Bull. 39, n° 971.

(3) IV^e série, Bull. 349, n° 6508.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3584. — *DÉCRET qui nomme le Commandant de la marine en Cochinchine membre de droit du Conseil privé.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies;

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854, sur la constitution des colonies;

Vu le décret du 21 août 1869 ⁽¹⁾, portant création d'un conseil privé en Cochinchine,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le commandant de la marine en Cochinchine est nommé membre de droit du conseil privé.

Il prendra rang après le commandant supérieur des troupes.

2. Sont abrogées les dispositions contraires au présent décret.

3. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et au Bulletin officiel de la marine.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3585. — *DÉCRET relatif aux Emplois réservés aux anciens Sous-Officiers des Armées de terre et de mer.*

Du 18 Octobre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 4 novembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la guerre;

Vu la loi du 24 juillet 1873, sur les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer, et notamment l'article 3, ainsi conçu : « Un règlement d'administration publique déterminera le mode de l'examen destiné à constater l'aptitude professionnelle du candidat; »

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 1752, n° 17,227.

Vu les observations faites sur le projet de décret par les ministres de la justice, de l'intérieur, de la marine et des colonies, et de l'instruction publique et des beaux-arts;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer par la loi du 24 juillet 1873 sont divisés, d'après la nature et le degré de l'instruction qu'ils exigent, en quatre catégories, conformément aux indications de l'état annexé au présent décret.

La première catégorie comprend les emplois obtenus à la suite d'un examen professionnel; la seconde, ceux qui demandent des connaissances supérieures à l'instruction primaire; la troisième, ceux pour lesquels l'instruction primaire est suffisante; la quatrième, enfin, les emplois accessibles sans examen à tous les sous-officiers réunissant les conditions de moralité et de bonne tenue fixées par la loi.

Une moralité irréprochable est exigée de tous les candidats.

2. Les candidats qui expriment le désir de concourir pour divers emplois subissent les épreuves indiquées pour chacun de ces emplois.

3. Une commission est instituée dans chaque corps pour examiner les sous-officiers qui, remplissant les conditions fixées par la loi, se présentent pour obtenir les emplois des trois premières catégories.

La composition de cette commission et le mode de nomination de ses membres sont fixés par des arrêtés du ministre de la guerre et du ministre de la marine.

4. Les candidats aux emplois des trois premières catégories, d'activité de service, subissent à leurs corps, à l'époque de la revue trimestrielle, en présence de la commission instituée par l'article précédent, un examen sur les connaissances élémentaires fixées par les tableaux annexés à la loi.

A défaut d'indication spéciale, cet examen embrasse les matières suivantes :

Écriture;

Orthographe;

Rédaction;

Géographie élémentaire de la France (celle de l'Algérie comprise pour les emplois en Afrique);

Arithmétique (programme de l'instruction primaire).

Le résultat de chaque épreuve est constaté par un chiffre de 0 à 10 (0 nul, 10 parfait).

5. L'épreuve relative à l'écriture et à l'orthographe consiste en une dictée et une copie.

Le sujet de la rédaction et les exercices d'arithmétique sont choisis en rapport avec l'emploi que le candidat veut obtenir.

6. Le chef de corps donne aux candidats de toutes les catégories des notes de moralité, de conduite, d'aptitude physique, d'éduca-

et de tenue, d'après son appréciation et l'ensemble des punitions qu'il ont subies depuis leur entrée au service.

Il adresse au général commandant le corps d'armée ces notes, accompagnées de l'état signalétique des services, du folio des punitions de chaque candidat et des diplômes, brevets ou certificats qui peuvent lui être délivrés, ainsi que du procès-verbal de son examen sur ses diverses compositions, lorsque l'emploi qui en est l'objet est rangé dans l'une des trois premières catégories.

Si le sous-officier appartient à l'armée de terre, le général de brigade ou le général de division, en transmettant ces pièces, y joignent ses notes sur le candidat.

Si le candidat appartient à l'armée de mer, les pièces qui le concernent sont envoyées, par l'intermédiaire du major général et du préfet maritime, qui donnent pareillement leurs notes, au général commandant la région dans laquelle se trouve le corps dont le candidat fait partie.

En outre de l'examen prescrit par l'article 4 du présent décret, les candidats aux emplois des deux premières catégories subissent, à la revue trimestrielle, un examen sur les connaissances spéciales ou professionnelles fixées par la loi.

Les candidats aux emplois de la deuxième catégorie subissent un second examen, au chef-lieu du corps d'armée, devant une commission nommée par le général commandant ce corps et composée comme il suit :

Un officier général, président;

Quatre officiers;

Quatre fonctionnaires civils présentés par le préfet et choisis suivant les besoins des examens.

Les candidats aux emplois de la première catégorie subissent un second examen devant la commission ou le fonctionnaire désigné par la loi du 24 juillet 1873 (tableaux annexes), ou, à défaut, par un arrêté du ministre compétent, après entente avec le ministre de la guerre.

Le même arrêté détermine le lieu et le mode d'examen.

Le président de la commission, ou le fonctionnaire désigné, adresse au général commandant le corps d'armée le procès-verbal de l'examen concluant à l'admissibilité ou au rejet du candidat.

Les sous-officiers et officiers marinières libérés du service qui, sous les conditions légales, désirent, par application des articles 5 et 6 de la loi du 24 juillet 1873, obtenir un des emplois civils réservés aux sous-officiers, adressent leur demande, avec les pièces justificatives, au général commandant la région dans laquelle ils ont leur domicile, par l'intermédiaire du commandant de la gendarmerie du département où ils résident.

Le commandant, après avoir entendu le candidat, donne, en transmettant sa demande, des notes sur son aptitude physique, sa moralité et sa conduite depuis sa sortie du service.

Les mêmes sous-officiers libérés du service, s'ils l'ont quitté

sans obtenir le certificat mentionné à l'article 5 de la loi précitée et s'ils sollicitent un emploi des trois premières catégories, subissent l'examen prescrit par l'article 4 du présent décret devant une commission départementale nommée par le général commandant le corps d'armée et composée ainsi qu'il suit :

Un officier général ou supérieur, président;

Deux officiers;

Deux fonctionnaires civils choisis dans les conditions indiquées à l'article 7.

12. S'ils sollicitent un emploi des deux premières catégories, ils subissent, en outre, un second examen, dans les conditions fixées par les articles 7 et 9 du présent décret pour les sous-officiers en activité de service.

Les candidats aux emplois de la troisième catégorie sont examinés par la commission mentionnée au précédent article.

13. Chaque trimestre, après la fin des examens, le général commandant le corps d'armée transmet au ministre de la guerre les procès-verbaux des examens subis dans sa région, avec ses notes sur tous les candidats et les pièces qui les concernent.

14. Le ministre de la guerre, le ministre de la marine et des colonies, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'intérieur, le ministre des finances, le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts, le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des travaux publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Paris, le 28 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^d E. DE CISSEY.

État annexé au décret du 28 octobre 1874, portant règlement d'administration publique et relatif aux emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer.

NUMÉROS des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PRO- por- tion des places
MINISTÈRE DE LA JUSTICE.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
3 ^e .	Expéditionnaire.....	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie la France.	36 ans.	1/5
4 ^e .	Huissiers, concierges, gar- diens de bureau.	Bonne tenue.....	Idem.	3/5

des affectés des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPOR- TION réservée AUX SOUS- officiers.
	CONSEIL D'ÉTAT.			
3 ^e .	Expéditionnaires.....	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	36 ans.	1/2
4 ^e .	Huissiers, gardiens de bureau.	Bonne tenue.....	Idem.	3/4
	GRANDE CHANCELLERIE DE LA LÉGION D'HONNEUR.			
3 ^e .	Commis.....	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	Idem.	1/4
4 ^e .	Huissiers, concierges, gardiens de bureau.	Bonne tenue.....	Idem.	Totalité.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.			
	MINISTRATION CENTRALE.			
3 ^e .	Expéditionnaires.....	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	Idem.	1/2
4 ^e .	Huissiers, concierges, garçons de bureau.	Bonne tenue.....	Idem.	3/4
	TÉLÉGRAPHIE.			
1 ^{re} .	Employés titulaires.....	Examen à subir : écriture, orthographe, rédaction française, arithmétique (quatre règles, fractions décimales, et ordinaires), système métrique, physique et chimie (éléments d'électricité, réactions qui se produisent dans la pile), géographie. Les candidats sont examinés, s'ils le désirent, sur l'une ou plusieurs des langues suivantes : anglais, allemand, espagnol, italien, hollandais, portugais, arabe. — A l'expiration du stage, qui est de six mois au moins, le candidat subit un examen après lequel, si le résultat est favorable, il est nommé employé de 5 ^e classe.	33 ans.	1/3
3 ^e .	Chefs surveillants.....	(Emplois à réserver de préférence aux sous-officiers de l'artillerie et du génie.) Dictée, composition française, arithmétique, un peu de dessin linéaire.	36 ans.	Totalité.
4 ^e .	Surveillants.....	Bonne écriture.....	Idem.	3/4
	PRISONS.			
1 ^{re} .	Instituteurs.....	Être pourvu du brevet de capacité. — Examen : arithmétique, géographie, histoire, droit civil et criminel.	Idem.	1/4
2 ^e .	Commis aux écritures....	Examen : arithmétique, tenue des livres. — Un peu de droit civil et criminel.	Idem.	1/2
3 ^e .	Teneurs de livres.....	Avoir été au moins pendant deux années sous-officier comptable.	Idem.	1/2
4 ^e .	Gardiens chefs.....	Faire un stage de plusieurs mois avec le titre d'agent auxiliaire rétribué.	40 ans.	1/2

NUMÉROS des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'Âge.	POR- TION RÉGIME SOL- OFFICIER.
SÛRETÉ PUBLIQUE.				
1 ^{re} .	Commissaires spéciaux de police.	Bonne éducation; bonne tenue; habi- tudes rangées. — Savoir rédiger un rapport. — Notions élémentaires de droit ou de pratique judiciaire.	36 ans.	1/2
1 ^{re} .	Inspecteurs spéciaux de la police des chemins de fer.	Bonne éducation; bonne tenue; bonne santé. — Savoir rédiger un rapport; autant que possible, parler une langue étrangère.	Idem.	Totalité
4 ^e .	Gardiens de la paix à Lyon	Avoir au minimum la taille de 1 ^m , 70. — Savoir lire et écrire. — Être reconnu apte au service par le médecin du corps.	Idem.	5/6
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. — GOUVERNEMENT DE L'ALGÉRIE.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
3 ^e .	Commis.	Belle écriture, dictée, rédaction française, arithmétique élémentaire, géographie de la France et de l'Algérie.	Idem.	1/1
4 ^e .	Huissiers, concierges, gar- çons de bureau.	Bonne tenue.	Idem.	Totalité
ADMINISTRATION PROVINCIALE, DÉPARTEMENTALE ET CANTONALE.				
3 ^e .	Commis.	Mêmes conditions que pour les commis de l'administration centrale.	Idem.	1/3
4 ^e .	Huissiers, garçons de bu- reau.	Bonne tenue.	Idem.	Totalité
PRISONS.				
4 ^e .	Maisons centrales, gar- diens, concierges.	Santé robuste.	Idem.	3/4
4 ^e .	Prisons civiles. Gardiens chefs.	Idem.	Idem.	1/1
TÉLÉGRAPHIE.				
1 ^{re} .	Employés.	Mêmes conditions que pour les employés du télégraphe à l'intérieur.	33 ans.	1/2
3 ^e .	Chefs surveillants.	Mêmes conditions que pour les chefs surveillants du télégraphe à l'intérieur, et savoir monter à cheval.	36 ans.	Totalité
4 ^e .	Surveillants.	Mêmes conditions que pour les surveil- lants du télégraphe à l'intérieur, et sa- voir monter à cheval.	Idem.	3/3
ENREGISTREMENT.				
4 ^e .	Timbreurs, tourne-feuilles |	.....	Idem.	Totalité
CONTRIBUTIONS DIRECTES.				
2 ^e .	Recenseurs.	Connaître la comptabilité. — Parler l'arabe et avoir des notions d'arpentage. (Em- plois à donner de préférence à d'an- ciens sous-officiers du génie et de l'ar- tillerie.)	Idem.	3/3
FORÊTS.				
3 ^e .	Gardes actifs et séden- taires.	Mêmes conditions que pour les gardes forestiers à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des finances.) La préfé- rence sera donnée aux sous-officiers de cavalerie.	Idem.	3/4

EMPLOIS.	CONDICTION D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPOR- TION réservée aux sous- officiers.
POSTES.			
Receveurs de bureaux.....	.....	36 ans.	1/3
Commis ordinaires.....	.....	Idem.	2/3
Brigadiers facteurs.....	.....	Idem.	2/3
POIDS ET MESURES.			
Vérificateurs.....	Mêmes conditions qu'à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des travaux pu- blics.)	Idem.	1/4
SERVICE SANITAIRE.			
Capitaine de santé.....	Être capable de rédiger un rapport.....	Idem.	Totalité.
Gardes sanitaires.....	.....	Idem.	Idem.
TRAVAUX PUBLICS.			
Conducteurs des ponts et chaussées.	Mêmes conditions qu'à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des travaux pu- blics.)	Idem.	1/2
Agents secondaires.....	Enseignement primaire, un peu de des- sin et d'arithmétique.	Idem.	2/3
MINES ET FORAGES.			
Gardes-mines.....	Mêmes conditions qu'à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des travaux pu- blics.)	Idem.	1/2
PHARES.			
Gardiens des phares et fa- naux.	.....	Idem.	Totalité.
POLICE.			
Police centrale d'Alger (inspecteurs et sous-ins- pecteurs).	Santé robuste.....	Idem.	1/2
Agents français.....	Idem.....	Idem.	1/2
Commissaires de police des communes autres que des chefs-lieux de départe- ment et d'arrondissement.	Idem.....	Idem.	1/3
MINISTÈRE DES FINANCES.			
ADMINISTRATION CENTRALE.			
Commis expéditionnaires.	Belle écriture, dictée française, ortho- graphe, notions d'arithmétique.	Idem.	1/4
Gardiens de Bureau, hui- siers, concierges, etc.	.....	Idem.	3/4
CONTRIBUTIONS DIRECTES.			
Perception (4 ^e et 5 ^e classe).	Bonne instruction. — Connaissances en arithmétique et en comptabilité. — Versement d'un cautionnement qui peut varier de 4,000 à 9,000 francs et exi- gible des titulaires avant leur installa- tion.	Idem.	1/3

NOMBRES des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPOR- TION des nom- més.
FORÊTS.				
3 ^e .	Gardes domaniaux.....	Savoir rédiger un procès-verbal. — Arith- métique (quatre règles) et système déci- mal.	36 ans.	1/4
3 ^e .	Gardes forestiers dans le service sédentaire.	Bonne écriture et orthographe.....	Idem.	1/4
DOUANES.				
4 ^e .	Préposés de 1 ^{re} classe (France).	Savoir rédiger un procès-verbal.....	34 ans.	1/4
4 ^e .	Préposés de 1 ^{re} classe (Algérie).	Idem.....	Idem.	1/4
3 ^e .	Commis (emplois subal- ternes).	Dictée française, un peu de calcul et de comptabilité.	Idem.	1/4
CONTRIBUTIONS INDIRECTES.				
3 ^e .	Préposés aux sucres et au- tres.	Notions de comptabilité, dictée, les quatre règles de l'arithmétique.	36 ans.	Total
POSTES.				
4 ^e .	Facteurs à Paris.....	N'être atteint d'aucune infirmité.....	Idem.	3/4
3 ^e .	Receveurs des départe- ments.	Savoir un peu de comptabilité et de géo- graphie. — Bonne tenue.	Idem.	1/4
4 ^e .	Distributeurs des départe- ments.	Bonne tenue.....	Idem.	1/4
4 ^e .	Facteurs de ville des dé- partements.	N'être atteint d'aucune infirmité.....	Idem.	1/4
MANUFACTURES DE L'ÉTAT.				
3 ^e .	Vérificateurs, commis de culture.	Un peu de comptabilité.....	Idem.	1/4
MINISTÈRE DE LA GUERRE.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
3 ^e .	Commis.....	Bonne écriture, dictée, rédaction fran- çaise, éléments d'arithmétique, géo- graphie de la France.	Idem.	1/4
4 ^e .	Gardiens de bureau.....	Bonne tenue.....	Idem.	3/4
ÉTAT-MAJOR DES PLACES.				
4 ^e .	Portiers-consignes.....	.....	40 ans.	Total
JUSTICE MILITAIRE.				
2 ^e .	Adjutants sous-officiers, commis greffiers près les conseils de guerre.	Dictée française, arithmétique, notions d'administration et de législation jus- tifiées autant que possible par un stage dans les parquets des conseils de guerre ou de révision en qualité de commis greffiers auxiliaires.	Idem.	Idem.
4 ^e .	Sergents-huissiers appar- teurs.	Bonne tenue.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Sergents surveillants dans les ateliers de travaux publics et les péniten- ciers militaires.	Idem.....	Idem.	Idem.

EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPOR- TION réservée aux sous- officiers.
Sergents - fourriers dans les ateliers de travaux publics et les pénitenciers militaires.	Dictée française, arithmétique, notions d'administration et de comptabilité.	40 ans.	Totalité.
Sergents surveillants dans les prisons militaires.	Bonne tenue.....	Idem.	Idem.
Sergents - fourriers dans les prisons militaires.	Dictée française, arithmétique, notions d'administration et de comptabilité.	Idem.	Idem.
GÉNIE.			
Caserniers en France.....	.....	Idem.	3/4
Caserniers en Algérie.....	.....	Idem.	3/4
Concierges des hôtels divisionnaires.	.....	Idem.	3/4
ÉCOLES MILITAIRES.			
Adjudants et sergents-majors de surveillance.	Conditions variant suivant la spécialité..	36 ans.	Totalité.
Sergents maîtres de gymnastique et d'escrime.	Idem	Idem.	Idem.
Commis d'administration.	Bonne écriture, notions de comptabilité.	Idem.	Idem.
Agents subalternes.....	.....	Idem.	Idem.
ARMÉE TERRITORIALE.			
Secrétaires, magasiniers, etc.	.....	Idem.	Idem.
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.			
PERSONNEL ADMINISTRATIF DES DIRECTIONS DE TRAVAUX.			
Écrivains.....	Savoir rédiger un peu de comptabilité ..	Idem.	3/4
COMPTABILITÉ DES MATIÈRES.			
Écrivains auxiliaires.....	Dictée française, arithmétique et géographie.	Idem.	3/4
GARDIENNAGE ET SURVEILLANCE.			
Gardiens-concierges.....	.....	Idem.	Totalité.
Portiers-consignes.....	.....	Idem.	Idem.
Gardiens-portiers.....	.....	Idem.	Idem.
Gardiens - concierges des bâtiments militaires aux colonies.	Aptitude à la surveillance des travaux...	40 ans.	Idem.
SERVICE PÉNITENTIAIRE DES COLONIES.			
Surveillants.....	.....	Idem.	Idem.
COMMISSARIAT.			
Commis.....	Examen : dictée française, arithmétique. NOTA. Les emplois portés au présent tableau ne sont affectés aux anciens sous-officiers de l'armée de terre qu'autant que l'administration de la marine ne dispose pas, pour les occuper, d'un nombre suffisant d'anciens officiers marinière.	36 an.	1/2

NUMÉROS des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE d'âge.	PROPOR- TION RÉSÉR- VÉE Sous- officiers.
SERVICES DIVERS.				
	(Les emplois de gardes-pêches, éclusiers et pontiers, gardes de navigation, maitres et gardiens de phares, ne seront affectés aux anciens sous-officiers de l'armée qu'autant que l'administration de la marine ne disposera, pas pour les occuper, d'un nombre suffisant d'anciens officiers mariniens.)			
4 ^e .	Gardes-pêche.....	.....	36 ans.	Totaux
4 ^e .	Éclusiers et pontiers.....	.....	40 ans.	Idem.
4 ^e .	Gardes de navigation.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Maitres et gardiens de phares.	.....	Idem.	Idem.
PALAIS NATIONAUX.				
4 ^e .	Surveillants des palais nationaux.	Bonne tenue. (Emplois réservés de préférence aux sous-officiers décorés ou médaillés.)	36 ans.	Idem.
4 ^e .	Portiers des palais nationaux.	Bonne tenue.....	Idem.	Idem.
PRÉFECTURE DE LA SEINE.				
ADMINISTRATION CENTRALE.				
3 ^e .	Calligraphes, teneurs de livres.	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	Idem.	Idem.
4 ^e .	Gardiens de bureau (y compris ceux de la caisse municipale).	Bonne tenue.....	Idem.	Idem.
AGENTS DE PERCEPTION DE LA CAISSE MUNICIPALE.				
3 ^e .	Expéditionnaires.....	Mêmes conditions que pour les calligraphes de l'administration centrale.	Idem.	Idem.
OCTROIS, ENTREPÔTS.				
4 ^e .	Facteurs.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Magasiniers.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Concierges.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Garçons de bureau.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Commis ambulants.....	Bonne tenue, santé robuste.....	Idem.	Idem.
PERCEPTIONS MUNICIPALES.				
1 ^{re} .	Préposés du poids public, mesurage des pierres, contrôle, halles, marchés, abattoirs.	Bonne instruction primaire. — Six mois de stage comme préposé provisoire. — Examen préalable.	Idem.	Idem.
4 ^e .	Entrepôt de Bercy.....	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Peseurs titulaires.....	.....	Idem.	Totaux
4 ^e .	Agents du service de la surveillance des voitures et des concessions sur la voie publique.	.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Surveillants de l'entrepôt du quai Saint-Bernard.	.....	Idem.	Idem.

N° d'admission des candidats des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE.	LIMITE d'âge.	PROPORTION réservée aux sous-officiers
		(Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)		
MAIRIES.				
3 ^e .	Teneurs de livres	Même examen que pour l'administration centrale.	36 ans.	3/4
4 ^e .	Garçons de bureau, concierges.	Bonne tenue.....	Idem.	Totalité
4 ^e .	Facteurs à l'inspection de la vérification des décès.	.....	Idem.	Idem.
3 ^e .	Ordonnateurs des pompes funèbres.	Bonne tenue. — Taille, 1 ^m ,70. — Être en état de rédiger un procès-verbal. — Examen préalable.	Idem.	Idem.
4 ^e .	Gardes des cimetières....	Bonne tenue. (La préférence est donnée aux sous-officiers médaillés.) — Instruction primaire.	38 ans.	Idem.
TRAVAUX DE PARIS.				
3 ^e .	Piqueurs.....	Examen : écriture, orthographe, rédaction d'un rapport, arithmétique, géographie, dessin au trait, levé des plans. Un peu d'arithmétique.....	36 ans.	1/3
4 ^e .	Piétons.....	Bonne tenue. — Être décoré ou médaillé.	Idem.	Totalité
4 ^e .	Gardes des bois de Boulogne et de Vincennes.	Idem.....	38 ans.	Idem.
4 ^e .	Gardes des squares.....	Idem.....	Idem.	Idem.
EAUX ET ÉGOUTS.				
3 ^e .	Piqueurs.....	Mêmes conditions que pour les piqueurs des travaux de Paris.	36 ans.	1/3
4 ^e .	Fontainiers.....	.....	Idem.	1/2
4 ^e .	Gardes-bassins.....	.....	Idem.	Totalité
4 ^e .	Gardiens du canal Saint-Martin.	.....	40 ans.	Idem.
4 ^e .	Géistes du mont-de-piété.	Bonne tenue.....	36 ans.	1/2
4 ^e .	Sergent et brigadier à la Bourse.	Idem.....	40 ans.	Totalité
4 ^e .	Brigadier et gardes au palais de justice.	Idem.....	Idem.	Idem.
4 ^e .	Brigadier et surveillants au tribunal de commerce.	Idem.....	Idem.	Idem.
ASSISTANCE PUBLIQUE.				
3 ^e .	Expéditionnaires.....	Examen : dictée, problème sur les règles de trois, rédaction d'un rapport.	36 ans.	1/4
3 ^e .	Expéditionnaires des bureaux de bienfaisance.	.....	Idem.	1/4
4 ^e .	Garçons de bureau.....	Bonne tenue.....	Idem.	3/4
4 ^e .	Concierges.....	Idem.....	Idem.	3/4
4 ^e .	Garçons de bureau des bureaux de bienfaisance.	Idem.....	Idem.	3/4
3 ^e .	Piqueurs des travaux des bâtiments.	Ces emplois conviennent surtout aux anciens sous-officiers du génie.	Idem.	Totalité
PRÉFECTURE DE POLICE.				
4 ^e .	Surveillants des prisons de la Seine.	Santé robuste. — Taille, 1 ^m ,70.....	Idem.	3/4
3 ^e .	Commis greffiers des prisons de la Seine.	Connaitre la comptabilité.....	Idem.	2/3
4 ^e .	Surveillants des voitures de place.	Santé robuste. — Taille, 1 ^m ,70.....	Idem.	Totalité
4 ^e .	Inspecteurs et gardiens de la paix.	Idem.....	Idem.	4/5

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3586. — DÉCRET qui autorise, comme Congrégation à Supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Saint-Claude, l'Association religieuse des Franciscaines de l'Immaculée-Conception, existant à Macornay (Jura).

Du 29 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes ;

Vu la demande de l'association religieuse des franciscaines de l'Immaculée-Conception, à Macornay, tendant à être reconnue comme congrégation hospitalière et enseignante à supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Saint-Claude ;

Vu les pièces produites à l'appui de cette demande, en exécution de la loi du 24 mai 1825 et du décret du 31 janvier 1852 ⁽¹⁾ ;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'association religieuse des franciscaines de l'Immaculée-Conception existant de fait à Macornay (Jura), est autorisée comme congrégation hospitalière et enseignante à supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Saint-Claude, à la charge de se conformer exactement aux statuts approuvés par décret du 10 avril 1854 ⁽²⁾, pour la congrégation des sœurs du tiers ordre de Saint-François-d'Assise de Calais, et qu'elle a déclaré adopter.

2. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 29 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3587. — DÉCRET qui autorise l'établissement, à Argelès (Hautes-Pyrénées), d'une Succursale de l'École secondaire ecclésiastique de Saint-Pé.

Du 29 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes ;

⁽¹⁾ I^{re} série, Bull. 486, n° 3600.

⁽²⁾ II^e série, Bull. 158, n° 1297.

Vu la demande formée, le 27 mai 1874, par l'évêque de Tarbes, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir à Argelès une succursale de l'école secondaire ecclésiastique de Saint-Pé;

Vu l'avis favorable du préfet des Hautes-Pyrénées, en date du 10 juillet 1874;

Vu l'article 70 de la loi du 15 mars 1850,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'évêque de Tarbes est autorisé à établir à Argelès (Hautes-Pyrénées) une succursale de l'école secondaire ecclésiastique de Saint-Pé. Cet établissement sera spécialement affecté aux classes de grammaire.

2. Le ministre de l'instruction publique et des cultes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 29 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3588. — DÉCRET qui ouvre au Budget du Gouvernement général de l'Algérie un Crédit sur l'exercice 1874.

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu la loi de finances du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses pour l'exercice 1874;

Vu les déclarations de recette, au profit de l'État, d'une somme de trente-quatre mille cinq cent cinquante francs soixante-dix-neuf centimes (34,550⁷⁹), formant le prix d'aliénation de parcelles acquises, par voie d'expropriation, pour le percement de la rue Nationale, à Constantine, avec les fonds avancés à l'État par la Société algérienne, et revendues par le domaine dans le courant de l'année 1874;

Vu la lettre du ministre des finances;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862 ⁽¹⁾, relatif aux fonds de concours;
Le Conseil d'Etat entendu .

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre de l'intérieur, au delà des cré-

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 1045, n° 10,527.

dits ouverts par la loi du 29 décembre 1873 au chapitre XII (*Travaux publics. — Service extraordinaire*) du budget du gouvernement général de l'Algérie, exercice 1874, un crédit de trente-quatre mille cinq cent cinquante francs soixante-dix-neuf centimes (34,550^f 79^c).

2. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3589. — *DÉCRET qui autorise, à titre de Maison Mère pour la France, l'Association des Sœurs de la Providence, dites de Saint-André, existant à Fillières (Meurthe-et-Moselle), comme Établissement particulier de la Congrégation des Sœurs de ce nom.*

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes ;

Vu la demande de la congrégation des sœurs de la Providence, dites de Saint-André, à Peltre, tendant à obtenir la reconnaissance légale, à titre de maison mère de cette congrégation pour la France, de l'établissement des sœurs de cet ordre existant à Fillières ;

Vu les pièces produites à l'appui de cette demande, en exécution de la loi du 24 mai 1825 et du décret du 31 janvier 1852 ⁽¹⁾ ;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'association religieuse des sœurs de la Providence, dites de Saint-André, existant à Fillières (Meurthe-et-Moselle) comme établissement particulier de la congrégation hospitalière et enseignante des sœurs de ce nom reconnue à Peltre, près Metz, par ordonnance du 28 mai 1826 ⁽²⁾, est autorisée à titre de maison mère de cette congrégation pour la France.

2. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 486, n° 3600.

⁽²⁾ VIII^e série, Bull. 95, n° 3139.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3590. — *DÉCRET qui autorise la fondation, à Draguignan, d'un Établissement de Petites-Sœurs-des-Pauvres.*

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la demande de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern, tendant à obtenir l'autorisation, 1° de fonder à Draguignan un établissement de sœurs de cet ordre; 2° d'acquérir un immeuble pour les besoins de cet établissement;

Vu l'acte d'acquisition, en date du 20 avril 1860;

Vu les autres pièces produites en exécution de la loi du 24 mai 1825 et de l'ordonnance du 14 janvier 1831⁽¹⁾;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur;

La section de l'intérieur, de la justice, de l'instruction publique et des cultes du Conseil d'État entendue,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La congrégation hospitalière des Petites-Sœurs-des-Pauvres, existant primitivement à Rennes et actuellement à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), en vertu des décrets des 9 janvier 1856⁽²⁾ et 21 avril 1869⁽³⁾, est autorisée à fonder à Draguignan (Var) un établissement de sœurs de son ordre, à la charge, par les membres de cet établissement, de se conformer exactement aux statuts adoptés par la maison mère et approuvés par ordonnance du 8 juin 1828⁽⁴⁾.

2. La supérieure générale de la congrégation des Petites-Sœurs-des-Pauvres, à Saint-Pern (Ille-et-Vilaine), est autorisée à acquérir, au nom de cette congrégation, du sieur *Taxil*, moyennant une somme de dix-huit mille francs et aux autres clauses et conditions énoncées dans un acte notarié du 20 avril 1860, une propriété située à Draguignan (Var), composée de bâtiments, cours, jardins et dépendances et estimée dix-huit mille neuf cents francs.

3. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

⁽¹⁾ ix^e série, 2^e partie, Bull. 39, n° 971.

⁽²⁾ ix^e série, Bull. 355, n° 3293.

⁽³⁾ xi^e série, Bull. 1723, n° 17,006.

⁽⁴⁾ viii^e série, Bull. 236, n° 8607.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3591. — *DÉCRET qui autorise, comme Congrégation à Supérieure générale, l'Association religieuse des Sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu (Loire-Inférieure).*

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes :

Vu les demandes par lesquelles l'association religieuse des sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu, reconnue comme communauté à supérieure locale par décret du 11 juin 1858⁽¹⁾, sollicite :

1° Sa reconnaissance légale comme congrégation à supérieure générale diocésaine ;

2° La modification de ses statuts ;

3° L'autorisation d'acquérir un immeuble situé à Nantes, destiné à l'installation des sœurs de cet ordre chargées de visiter les malades pauvres de la paroisse Saint-Donatien de cette ville ;

Vu les pièces produites en exécution de la loi du 24 mai 1825, de l'ordonnance du 14 janvier 1831⁽²⁾ et du décret du 31 janvier 1852⁽³⁾ ;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'association religieuse des sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu (Loire-Inférieure), reconnue, par décret du 11 juin 1858, comme communauté régie par une supérieure locale, à la charge de se conformer aux statuts approuvés par ordonnance du 31 décembre 1826⁽⁴⁾ pour la communauté du même nom, à Mauron (Morbihan), est autorisée comme congrégation dirigée par une supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Nantes.

2. Les modifications demandées par la congrégation des sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu, aux statuts qu'elle a été autorisée à suivre par le décret précité du 11 juin 1858, sont approuvées.

Ces modifications, telles qu'elles résultent des statuts annexés au présent décret, seront enregistrées et transcrites sur les registres du Conseil d'État. Mention de ladite transcription sera faite par le secrétaire général du Conseil d'État sur la pièce enregistrée.

3. La supérieure générale de la congrégation hospitalière et enseignante des sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu (Loire-Inférieure), est autorisée à acquérir, au nom de cette congrégation,

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 619, n° 5738.

⁽²⁾ 1^{re} série, 2^e partie, Bull. 39, n° 971.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 486, n° 3600.

⁽⁴⁾ VIII^e série, Bull. 137, n° 4723.

gation, des dames *Dugast-Caillé* et *Brunellières*, moyennant le prix de vingt mille francs (20,000'), égal au montant de l'estimation, et aux clauses et conditions énoncées dans un acte sous seings privés des 24 et 25 août 1873, une propriété sise à Nantes (même département), rue d'Espagne, n° 1 et 3, et destinée à l'installation des sœurs de cet ordre chargées de visiter les malades pauvres de la paroisse Saint-Donatien de cette ville.

Il sera passé acte public de cette acquisition, dont le prix sera payé au moyen des excédants de recettes de la congrégation. Cet acte devra être transcrit conformément aux prescriptions de la loi du 23 mars 1855.

4. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE GUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3592. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Finances un Crédit supplémentaire sur l'exercice 1873.

Du 10 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 20 décembre 1872, portant fixation des crédits du budget de l'exercice 1873;

Vu les lois des 2 et 5 avril et 8 décembre 1873, 29 et 30 janvier et 30 juillet 1874, qui ont ouvert des crédits sur le budget des dépenses du même exercice;

Le Conseil d'État entendu;

De l'avis du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1873, un crédit supplémentaire s'élevant à la somme de sept cent soixante-deux mille neuf cents francs soixante-sept centimes (762,900^f 67^c) et applicable au chapitre LI (*Remises aux percepteurs, indemnités aux porteurs de contraintes et frais judiciaires*).

2. Il sera pourvu à cette augmentation de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1873.

3. Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

4. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 10 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3593. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre des Finances des Crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.*

Du 10 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation des crédits du budget l'exercice 1874;

Vu les lois des 29 janvier, 28 mars, 21 mai, 25 juin, 28 juillet et 4 août 1874, qui ont ouvert des crédits sur le budget des dépenses du même exercice;

Le Conseil d'État entendu;

De l'avis du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1874, des crédits supplémentaires s'élevant à la somme de deux millions huit cent huit mille francs (2,808,000'), savoir :

DOUANES.

CHAP. LXII.	Dépenses diverses.....	15,000
— LXIII.	Dépenses du service des douanes en Algérie.....	110,000

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

CHAP. LXIV.	Personnel.....	100,000
-------------	----------------	---------

REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS. — NON-VALEURS.

— PRIMES ET ESComPTES.

CHAP. LXXVIII.	Remboursements sur produits indirects et divers....	1,480,000
— LXXIX.	Répartitions de produits d'amendes, saisies et confiscations attribués à divers.....	1,003,000
— LXXXI.	Escomptes sur divers droits.....	100,000

TOTAL..... 2,808,000

Il sera pourvu à ces augmentations de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 10 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1874. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique le prolongement de la Voie ferrée à traction de chevaux de Vincennes à Boulogne depuis le Rond-Point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud.

Du 11 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 18 février 1854 ⁽¹⁾, par lequel le sieur *Loubat* a été autorisé à placer sur la voie publique, de Vincennes au pont de Sèvres et au Rond-Point de Boulogne, des voies ferrées à traction de chevaux, et à y établir un service d'omnibus, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 17 février 1854 et annexé audit décret;

Vu le décret du 15 septembre 1856 ⁽²⁾, qui substitue la compagnie générale des omnibus dans Paris, au lieu et place du sieur *Loubat*, dans tous les droits et obligations qui résultent pour celui-ci du décret précité du 17 février 1854;

Vu le décret du 6 février 1864 ⁽³⁾, qui modifie les prix de transport à percevoir par le concessionnaire, fixés dans le cahier des charges ci-dessus visé du 17 février 1854;

Vu la demande présentée par la compagnie générale des omnibus, à l'effet d'être autorisée à prolonger la voie ferrée depuis le rond-point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud;

Vu notamment le plan visé par les administrateurs de la compagnie, le 21 août 1873;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 159, n° 1299.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 432, n° 4060.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 1183, n° 12,032.

⁽⁴⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 286, n° 5212.

Vu les délibérations des commissions d'enquête, en date des 13 et 14 février 1874;

Vu les lettres des préfets de la Seine et de Seine-et-Oise, en date des 20 octobre 1873, 23 février et 9 avril 1874;

Vu la lettre du préfet de police, du 2 avril 1874;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 1^{er} juin 1874;

Vu les lois du 3 mai 1841 et 27 juillet 1870;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique le prolongement de la voie ferrée à traction de chevaux de Vincennes à Boulogne depuis le rond-point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud.

2. La compagnie générale des omnibus est autorisée à établir le prolongement à ses risques et périls, suivant la direction générale indiquée en bleu sur le plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret, et en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé du 17 février 1854, sous la réserve des modifications suivantes :

1^o Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, la compagnie entendue, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à cinquante centimètres (0^m,50) au delà de chaque côté.

2^o Les prix fixés par le décret du 6 février 1864 ci-dessus visé, pour le transport des voyageurs jusqu'au rond-point de Boulogne, seront appliqués jusqu'à la place d'Armes, à Saint-Cloud.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 11 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3595. — DÉCRET qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor pour Dépenses publiques.

Du 13 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport de ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Il sera pourvu à ces augmentations de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 10 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1874. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique le prolongement de la Voie ferrée à traction de chevaux de Vincennes à Boulogne depuis le Rond-Point la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud.

Du 11 Novembre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Sur le décret du 18 février 1854 ⁽¹⁾, par lequel le sieur *Loubat* a été autorisé à placer sur la voie publique, de Vincennes au pont de Sèvres et au Rond-Point de Boulogne, des voies ferrées à traction de chevaux, et à y établir un service d'omnibus, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 17 février 1854 et annexé audit décret;

Sur le décret du 15 septembre 1856 ⁽²⁾, qui substitue la compagnie générale des omnibus dans Paris, au lieu et place du sieur *Loubat*, dans tous les droits et obligations qui résultent pour celui-ci du décret précité du 18 février 1854;

Sur le décret du 6 février 1864 ⁽³⁾, qui modifie les prix de transport à percevoir par le concessionnaire, fixés dans le cahier des charges ci-dessus visé du 17 février 1854;

Sur la demande présentée par la compagnie générale des omnibus, à l'effet d'être autorisée à prolonger la voie ferrée depuis le rond-point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud; Sur notamment le plan visé par les administrateurs de la compagnie, le 2 août 1873;

Sur les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 159, n° 1299.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 432, n° 4060.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 1183, n° 12,032.

⁽⁴⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 286, n° 5212.

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 19 mai 1866, sur la marine marchande, portant, article 4 :

« Les droits de tonnage actuellement perçus tant sur les navires français que sur les navires étrangers, et affectés, comme garantie, au paiement des emprunts contractés pour travaux d'amélioration dans les ports de mer français, sont maintenus.

« Des décrets impériaux, rendus dans la forme de règlements d'administration publique, pourront, en vue de subvenir à des dépenses de même nature, établir un droit de tonnage, qui ne pourra excéder deux francs cinquante centimes par tonneau, décime compris, et qui portera à la fois sur les navires français et étrangers ; »

Vu le décret, en date du 21 février 1863 ⁽¹⁾, déclarant d'utilité publique ensemble de travaux destinés à l'amélioration du port de Dieppe ;

Vu la demande, en date du 24 avril 1873, de la chambre de commerce de Dieppe, tendant à l'établissement d'un droit de tonnage sur les navires entrant dans le port, en vue de hâter l'achèvement des travaux susmentionnés ;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle cette demande a été soumise, notamment l'avis du commissaire enquêteur, en date du 1^{er} septembre 1873 ;

Vu la lettre du préfet de la Seine-Inférieure, en date du 6 décembre 1873 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 18 mars 1874 ;

Vu la lettre du ministre de l'agriculture et du commerce, en date du 14 juillet 1874 ;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 20 juillet 1874 ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est établi au port de Dieppe un droit de trente centimes par tonneau de jauge sur les navires entrant dans ce port venant de la grande pêche, des colonies ou de l'étranger.

Sont exemptés de ce droit les navires en simple relâche, lorsqu'ils ne feront aucune opération de commerce.

2. La perception du droit spécial de tonnage est concédée à la chambre de commerce. Le produit en sera affecté, concurremment avec les ressources annuelles inscrites à la deuxième section du budget pour les travaux du port de Dieppe (décret du 21 février 1863), à la continuation et à l'achèvement de ces travaux.

La perception du droit spécial cessera aussitôt après l'achèvement desdits travaux.

3. Les ministres des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 14 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 1118, n° 11,290.

la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses ordinaires de l'exercice 1874;

l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840;

l'article 52 du décret du 31 mai 1862 ⁽¹⁾, sur la comptabilité publique; le décret du 10 novembre 1856 ⁽²⁾ (article 2);

l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

les récépissés constatant le versement au trésor, à titre de fonds de secours pour dépenses publiques, d'une somme de cinq cent quatre-vingt-mille huit cent quarante francs (596,840^f), provenant de soultes de ventes de séquestre;

l'avis du ministre des finances,

ARRÊTÉ :

1^{er}. Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, sur le budget ordinaire de l'exercice 1874, un crédit de cinq cent quatre-vingt-mille huit cent quarante francs (596,840^f) applicable aux dépenses de colonisation, aux frais occasionnés par le fonctionnement des commissions de séquestre et à l'extinction des créances sur les biens séquestrés.

La somme figurera à l'article 4 du chapitre x, qui sera libellé de la manière suivante :

acquisition de terres melk pour la colonisation; frais de commission de séquestre; extinction des créances grevant les biens séquestrés; secours aux Alsaciens-Lorrains.

Les crédits ouverts par les décrets des 11 et 19 septembre dernier ont à recevoir la même affectation que le crédit ci-dessus.

Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par le présent décret au moyen des fonds versés au trésor à titre de concours pour dépenses publiques.

Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 13 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1868. — DÉCRET qui établit au port de Dieppe un Droit de tonnage sur les navires entrant dans ce port et venant de la grande pêche, des colonies ou de l'étranger.

Du 14 Novembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 25 novembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

n^{re} série, Bull. 1045, n° 10,527.

(1) 1^{re} série, Bull. 440, n° 4110.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 9 Juillet 1874.*)

N° 3599. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction, dans la traverse d'Eu (Seine-Inférieure), d'un nouvel embranchement de la route départementale n° 16, de Criel à Saint-Valery-sur-Somme, suivant la direction générale indiquée par le tracé rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 9 Juillet 1874.*)

N° 3600. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale de la Creuse n° 2, d'Aubusson à Montaigut, entre la route départementale n° 3, au pont de Courleix, et la limite du Puy-de-Dôme, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 23 Juillet 1874.*)

N° 3601. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 71, de Dijon à Troyes, dans la traverse de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), entre le pont Saint-Martin et le pont de l'Abbaye, suivant la place et la largeur de l'Hôtel-de-Ville, la place Marmont et la rue de la Gare, conformément aux indications figurées en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° Il est donné acte au conseil municipal de Châtillon-sur-Seine des engagements pris par lui dans sa séance du 13 novembre 1872, en ce qui touche les travaux à faire pour ladite rectification. (*Versailles, 23 Juillet 1874.*)

N° 3602. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

- 1° Il sera procédé à la reconstruction, sous la route nationale n° 10 bis, des trois passerelles de Sablons (Gironde).
- 2° Sont acceptées les offres faites par la compagnie du chemin de fer des Charentes de contribuer pour une somme de cinq mille francs dans la dépense, évaluée à cinquante-huit mille francs.
- 3° La dépense incombant à l'État (cinquante-trois mille francs) sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics. (*Versailles, 23 Juillet 1874.*)

N° 3603. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

- 1° M. Prud'homme (*Paul-Marie-Gaston*), propriétaire, né le 24 juin 1844, à Domérat, arrondissement de Montluçon (Allier), y demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de la Pérelle*, et à s'appeler, à l'avenir, *Prud'homme de la Pérelle*.
- 2° M. Toupot (*Gabriel-Gustave*), contrôleur des postes du département de Haute-Saône, né le 14 février 1829, à Purgerot (Haute-Saône), demeurant à Vesoul, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de Beaux*, et à s'appeler, à l'avenir, *Toupot de Beaux*.
- 3° M. Lécaille (*Léonce-Marie*), né le 7 octobre 1851, à Paris (Seine), demeurant à Levallois-Perret, même département, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Boulanger*, et à s'appeler, à l'avenir, *Lécaille-Boulanger*.
- 4° M^{lle} Lefebvre (*Marie-Eugénie*), née le 14 janvier 1826, à Vendôme (Loir-et-Cher), demeurant à Paris,
M. Lefebvre (*Henri-Émile*), percepteur des contributions directes, né le 9 décembre 1826, à Vendôme (Loir-et-Cher), demeurant à Guérisny (Nièvre),
Et M. Lefebvre (*François-Émilien*), commissaire de police, né le 28 octobre 1830, à Vendôme (Loir-et-Cher), demeurant à Paris,
Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *d'Hellencourt*, et à s'appeler, à l'avenir, *Lefebvre d'Hellencourt*.
- 5° M. Martin (*Antoine-Charles-Félix*), propriétaire, né à Pontoise (Seine-et-Oise) le 18 mars 1817, demeurant à Caen (Calvados),
Et M. Martin (*Henri-Antoine*), homme de lettres, né à Caen (Calvados), le 6 novembre 1846, demeurant à Paris,
Sont autorisés à ajouter à leur nom patronymique celui de *de Puisieux*, et à s'appeler, à l'avenir, *Martin de Puisieux*.
- 6° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an XI, et

en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État
(Paris, 16 Novembre 1874.)

Erratum. Bulletin des lois n° 227, page 431, troisième ligne du décret qui autorise
M. Collin à ajouter à son nom celui de *Dufresne*, au lieu de : 1° M. Collin (*Jean-Bap-
tiste-Médard*), lisez : 1° M. Collin (*Jean-Joseph-Médard*).



Certifié conforme :

Paris, le 10^e Décembre 1874,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin
au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie
nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 236.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3604. — DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de jonction entre les Docks de Saint-Ouen et la Gare de marchandises de la plaine Saint-Denis.

Du 6 Juin 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;
Vu l'ordonnance du 10 septembre 1845⁽¹⁾, déclarant la compagnie du Nord adjudicataire de la concession du chemin de fer de Paris en Belgique et des embranchements;
Vu le décret, en date du 21 novembre 1873⁽²⁾, qui a autorisé la rétrocession à la compagnie du Nord du chemin de fer de raccordement des docks de Saint-Ouen avec le chemin de Ceinture;
Vu l'avant-projet présenté par ladite compagnie pour l'établissement d'un chemin de fer de jonction destiné à relier les docks de Saint-Ouen avec la nouvelle gare aux marchandises de la plaine Saint-Denis, sur la ligne de Paris à la frontière;
Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Seine, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 9 octobre 1873;
Vu le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées, des 16-19 février 1874;
Vu le procès-verbal des conférences tenues avec les officiers du génie et l'adhésion donnée, le 6 mars 1874, à l'exécution des travaux par le ministre de la guerre;
Vu l'avis du conseil des ponts et chaussées (première section), du 18 mars 1874;
Vu la lettre des administrateurs de la compagnie, en date du 11 mai 1874;

⁽¹⁾ IX^e série, Bull. 1238, n° 12,240.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 170, n° 2550.

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTS :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les docks de Saint-Ouen et la gare de marchandises de la plaine Saint-Denis, suivant le tracé indiqué par une ligne rouge sur le plan produit par la compagnie du Nord lequel devra rester annexé au présent décret.

2. La compagnie du Nord est autorisée à établir et à exploiter le chemin de fer aux clauses et conditions de son cahier des charges en date du 26 juin 1857.

3. Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie sera soumise, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

4. Le chemin de fer concédé par l'article 2 du présent décret est compris dans l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord.

5. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 6 Juin 1874.

Signé M^r DE MAC MABON

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3605. — DÉCRET qui approuve divers Travaux à exécuter et diverses Dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Du 17 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 ⁽¹⁾ et la convention du 1^{er} mai de la même année;

Vu les loi et décret du 10 août 1868 ⁽²⁾, portant approbation de la convention passée le même jour entre l'État et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et spécialement l'article 12 de ladite convention;

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1141, n° 11,553.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1642, n° 16,363.

Sur les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur des lignes de son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 2 août 1868;

Sur les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 8 novembre 1873, 31 janvier, 14 février, 7, 14 et 28 mars 1874;

Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Solferino, présenté le 9 février 1874, avec un détail estimatif montant à..... 4,256'

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Valence-d'Agen, présenté le 12 janvier 1874, avec un détail estimatif montant à..... 12,443'

Projet de plantations destinées à empêcher l'accumulation des neiges dans la traversée de Montrédon, présenté le 30 août 1873, avec un détail estimatif montant à..... 41,664'

Projet d'agrandissement de la station de Coursan, présenté le 8 août 1873, avec un détail estimatif montant à..... 93,373'

Projet d'établissement d'une maison de garde et d'un ponton métallique à Epinet kilométrique 435^h 621, présenté le 20 novembre 1873, avec un détail estimatif montant à..... 12,208'

Projet de modification du dépôt des machines et de la remise des voitures à la gare de Cette, présenté le 17 décembre 1873, avec un détail estimatif montant à..... 41,201'

ENSEMBLE..... 205,144'

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les trente millions (30,000,000') mentionnés à l'article 12 de la convention du 2 août 1868 comme maximum de dépenses complémentaires à pourvoir, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 7 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3606. — *DÉCRET qui approuve divers Travaux à exécuter et diverses Dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

Du 7 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret et la convention en date du 1^{er} août 1857⁽¹⁾;

Vu les loi et décret du 11 juin 1859⁽²⁾, ensemble la convention y annexée du 28 décembre 1858 et du 11 juin 1859;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863⁽³⁾ et la convention du 1^{er} mai de la même année;

Vu les loi et décret du 10 août 1868⁽⁴⁾, portant approbation de la convention passée le même jour entre l'État et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et spécialement l'article 12 de ladite convention;

Vu les projets présentés et demandes faites par ladite compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur la ligne de Bordeaux à Cette soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la convention du 10 août 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 25 janvier, 21 et 28 juin et 5 juillet 1873, 11 et 25 avril, 2 et 9 mai et 6 juin 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet de déplacement du parc de la voie et du petit matériel à la gare Saint-Jean, à Bordeaux, présenté le 17 décembre 1873, avec un détail estimatif réglé à.....	466,273 ⁸⁴
Projet d'élargissement du chemin latéral reliant le chemin de Lasborde au passage à niveau de Christol, présenté le 14 février 1873, avec un détail estimatif montant à.....	5,333 48
Projet d'agrandissement de la station de Bram, présenté le 13 mai 1873, avec un détail estimatif montant à.....	82,656 00
Projet de modification de l'aqueduc de Saint-Martin, présenté le 11 mars 1874, avec un détail estimatif montant à.....	5,152 00
Projet d'agrandissement de la gare de Trèbes, présenté le 5 juin 1873, avec un détail estimatif montant à.....	233,815 68
Projet d'agrandissement de la gare de Capendu, présenté le 4 juin 1873, avec détail estimatif rectifié montant à.....	167,888 00

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 554, n° 4994.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 709, n° 6710.

⁽³⁾ 1^{re} série, Bull. 1141, n° 11,553.

⁽⁴⁾ 1^{re} série, Bull. 1642, n° 16,363.

Projet d'agrandissement de la gare de Moux, présenté le 5 juin 1873, avec détail estimatif rectifié montant à	184,419' 20'
Projet de modification du pont de Concarrou, présenté le 9 mars 1874, avec un détail estimatif montant à	6,720 00
Projet d'agrandissement de la station de Marcorignan, présenté le 13 mai 1873, avec un détail estimatif montant à	308,017 00
Projet d'agrandissement de la station de Vias, présenté le 25 février 1874, avec un détail estimatif montant à	106,151 36
ENSEMBLE	<u>1,566,426 55</u>

La dépense des travaux dont il s'agit sera imputée sur les trente millions (30,000,000') énoncés à l'article 12 de la convention du 10 août 1868 comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, sur l'ancien réseau de la compagnie.

2. L'approbation du projet de déplacement du parc de la voie et du petit matériel à la gare Saint-Jean, à Bordeaux, est subordonnée aux conditions suivantes :

1° La compagnie présentera des propositions pour le classement du passage à niveau projeté sur la rue Carle-Vernet et du passage à niveau actuel d'Auvegnac, conformément à l'article 4 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

2° Le débouché du nouveau pont sur l'Estey-de-Bègles sera augmenté, par les soins et aux frais de la compagnie, si, dans l'avenir, cette augmentation était reconnue être une conséquence du détournement de l'Estey-de-Bègles dans l'Estey-Majoux.

3° L'axe du nouveau pont en maçonnerie fera, avec l'axe du pont métallique, un axe de cent soixante-cinq degrés au moins.

4° Deux regards seront établis dans la longueur de l'aqueduc voûté sur l'Estey-de-Bègles, pour faciliter le curage.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 7 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3607. — DÉCRET relatif à la Contribution spéciale à percevoir, en 1875, pour les Dépenses de diverses Chambres et Bourses de commerce.

Du 29 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu les articles 11 à 16 de la loi de finances du 23 juillet 1820, l'article 4 de la loi du 14 juillet 1838 et l'article 33 de la loi du 25 avril 1844;

Vu la loi du 5 août 1874, portant fixation des dépenses et des recettes de l'exercice 1875,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. Une contribution spéciale de la somme de cent soixante-neuf mille sept cent quarante-cinq francs (169,745'), nécessaire au paiement des dépenses des chambres et des bourses de commerce mentionnées au tableau annexé au présent décret, suivant les budgets approuvés, sur la proposition des chambres de commerce, par le ministre de l'agriculture et du commerce, plus cinq centimes par franc pour couvrir les non-valeurs et trois centimes aussi par franc pour subvenir aux frais de perception, sera répartie, en 1875, conformément audit tableau, sur les patentes désignées par l'article 33 de la loi du 25 avril 1844, en ayant égard aux additions et modifications autorisées par les lois ultérieures sur les patentes.

2. Le produit de ladite contribution sera mis, sur les mandats des préfets, à la disposition des chambres de commerce, qui rendront compte de son emploi au ministre de l'agriculture et du commerce.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 29 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MATHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

VILLES.	DÉPARTEMENTS.	CHAMBRES et bourses.	SOMMES à imposer.	PATENTES IMPOSABLES.
Abbeville.....	Somme.....	Chambre...	1,316'	Patentes du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Angers.....	Maine-et-Loire...	Idem.....	1,120	Patentes de tout le départe- ment.
Arras.....	Pas-de-Calais...	Idem.....	834	Patentes du département compris dans la circon- scription de la chambre.
		Bourse.....	538	Patentes de la ville seule- ment.
Bastia.....	Corse.....	Chambre...	2,150	Patentes de tout le départe- ment.
Bayonne.....	Basses-Pyrénées..	Idem.....	3,595	Idem.
Besançon.....	Doubs.....	Idem.....	5,177	Idem.
		Idem.....	4,761	Patentes du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Caen.....	Calvados.....	Idem.....	870	Patentes de la ville seule- ment.
		Bourse.....		

VILLES.	DÉPARTEMENTS.	CHAMBRES et bourses.	SOMMES à imposer.	PATENTÉS IMPOSABLES.
Ostres	Tarn	Chambre...	819 ^f	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Otte	Hérault	Idem	2,435	Idem.
Chambéry	Savoie	Idem	500	Patentés de tout le départe- ment.
Cherbourg	Manche	Idem	2,632	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Clermont-Ferr ^d ..	Puy-de-Dôme	Idem	900	Idem.
Dieppe	Seine-Inférieure ..	Idem	6,275	Idem.
		Bourse	315	Patentés de la ville seule- ment.
Dijon	Côte-d'Or	Chambre...	2,880	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Douai	Nord	Idem	2,267	Idem.
Dunkerque	Idem	Idem	6,591	Idem.
		Bourse	340	Patentés de la ville seule- ment.
Elbeuf	Seine-Inférieure ..	Chambre...	5,200	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Fécamp	Idem	Idem	3,280	Idem.
Fougères	Ille-et-Vilaine	Idem	1,145	Idem.
Fontenay	Calvados	Idem	2,933	Idem.
Gray	Haute-Saône	Idem	1,948	Patentés de tout le départe- ment.
Laval	Mayenne	Idem	600	Idem.
		Idem	19,240	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Le Havre	Seine-Inférieure ..	Bourse	874	Patentés de la ville seule- ment.
		Chambre...	10,795	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Lille	Nord	Bourse	2,544	Patentés de la ville seule- ment.
Limoges	Haute-Vienne	Chambre...	3,300	Patentés de tout le départe- ment.
Lorient	Morbihan	Idem	1,630	Idem.
		Bourse	72	Patentés de la ville seule- ment.
Macon	Saône-et-Loire	Chambre...	2,000	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Morlaix	Finistère	Idem	1,750	Idem.
Grenoble	Isère	Idem	1,050	Idem.
Nîmes	Gard	Idem	2,499	Patentés de tout le départe- ment.
		Bourse	678	Patentés de la ville seule- ment.
Nîmes	Ille-et-Vilaine	Chambre...	2,400	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Noanne	Loire	Idem	2,400	Idem.
Rocheport	Charente-Inf ^{re}	Idem	2,270	Idem.
Rouen	Seine-Inférieure ..	Idem	8,638	Idem.
		Bourse	4,792	Patentés de la ville seule- ment.
Saint-Brieuc	Côtes-du-Nord	Chambre...	1,100	Patentés de tout le départe- ment.

VILLES.	DÉPARTEMENTS.	CHAMBRES et bourses.	SOMMES à imposer.	PATENTÉS IMPOSABLES.
Saint-Étienne...	Loire.....	Chambre...	3,000 ^f	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Saint-Malo.....	Ile-et-Vilaine....	Idem..... Bourse.....	3,140 652	Idem. Patentés de la ville seule- ment.
Saint-Omer.....	Pas-de-Calais....	Chambre...	1,885	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Saint-Quentin...	Aisne.....	Idem.....	5,269	Patentés de tout le départe- ment.
Thiers.....	Puy-de-Dôme....	Idem.....	494	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Toulon.....	Var.....	Idem.....	6,950	Patentés de tout le départe- ment.
Toulouse.....	Haute-Garonne...	Idem..... Bourse.....	3,000 2,100	Idem. Patentés de la ville seule- ment.
Tourcoing.....	Nord.....	Chambre...	2,300	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Troyes.....	Aube.....	Idem.....	3,800	Patentés de tout le départe- ment.
Tours.....	Indre-et-Loire....	Idem.....	3,000	Idem.
Valenciennes...	Nord.....	Idem.....	2,652	Patentés du département compris dans la circon- scription de la chambre.
Vienne.....	Isère.....	Idem.....	2,080	Idem.
		TOTAL...	169,745	

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour, enregistré sous le n° 125.
Paris, le 29 Octobre 1874.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3608. — *DÉCRET qui modifie la Taxe de vérification première du Mètre.*

Du 4 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu l'article 5 de la loi de finances du 5 août 1874;

Vu le décret du 26 février 1873⁽¹⁾ et le tableau annexe C (tarifs);

Le Conseil d'État entendu,

⁽¹⁾ Bull. 121, n° 1842.

DÉCRÊT :

ART. 1^{er}. A dater du 1^{er} janvier 1875, la taxe de vérification première du mètre simple, ployant ou à charnières, et du demi-mètre, est fixée à cinq centimes (0^o05^e).

Les taxes fixées par le décret du 26 février 1873 restent applicables à la vérification périodique de ces instruments.

2. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 4 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3609. — *DÉCRET qui reporte à l'exercice 1874 une portion du Crédit non employé, en 1873, pour le déblayement de l'ancien Opéra.*

Du 14 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur la proposition du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 20 décembre 1872, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1873, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au budget du ministère des travaux publics;

Vu la loi du 28 mars 1874, ayant pour objet de pourvoir à l'achèvement du nouvel Opéra et au déblayement de l'ancien Opéra;

Vu l'article 6 de ladite loi, ainsi conçu :

« Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur l'exercice 1873, pour les travaux de déblayement de l'ancien Opéra, un crédit de soixante mille francs (60,000^f). »

« Ce crédit sera inscrit à un chapitre spécial de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, sous le n° 48 ter. »

« La portion dudit crédit qui n'aurait pas été dépensée avant la fin de l'année sera reportée à l'exercice 1874 par un décret du président de la République; »

Vu les documents administratifs desquels il résulte que, sur les soixante mille francs ci-dessus, il reste sans emploi une somme de vingt-six mille sept cent quatre-vingt-quatre francs quatre-vingt-six centimes;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 12 novembre 1874,

DÉCRÊTE :

ART. 1^{er}. La somme de vingt-six mille sept cent quatre-vingt-quatre francs quatre-vingt-six centimes (26,784^f86^e), restant dispo-

- 1° De l'avis inséré au Journal officiel du 26 août 1874 ;
- 2° Des articles 7, 8, 9 et 10 de la loi du 23 mars 1874 ;
- 3° Des articles 27 et 35 du cahier des charges annexé à la loi précitée.

Nous avons fait observer aux demandeurs en concession :

D'une part, que l'article 35 du cahier des charges annexé à la loi du 23 mars porte que la concession aura une durée égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, et prendra fin à la même date, tandis que l'article 2 de l'arrêté du 21 juillet dernier indiquait par erreur, conformément au projet primitif du cahier des charges, que cette durée serait de quatre-vingt-dix-neuf ans ;

D'autre part, que certaines compagnies ont prétendu, par application de la fin du second paragraphe de l'article 27, qu'une approbation de l'assemblée générale des actionnaires pouvait régulariser l'exécution à forfait de tous les travaux d'un chemin ; que cette interprétation est repoussée par l'administration, qui n'admet la validité de cette approbation que pour une entreprise ou une fourniture déterminée, notamment les fournitures de rails ou de matériel roulant, et maintient absolument la nécessité de l'adjudication par lots et sur séries de prix pour l'ensemble des travaux de construction, terrassements, ouvrages d'art, etc. ;

Enfin, qu'il est bien entendu, conformément à l'article 5 de la loi du 23 mars 1874, que le chemin doit aboutir à la frontière suisse, près Morteau.

Nous avons ensuite invité chacune des compagnies admises à concourir à nous remettre sa soumission et à justifier de la réalisation du dépôt de garantie.

Ces compagnies sont au nombre de deux.

Un paquet nous ayant été remis par chacune de ces compagnies, nous avons immédiatement donné connaissance des récépissés délivrés par la caisse des dépôts et consignations, et après avoir constaté que chacune des compagnies avait effectué un dépôt de garantie égal à cinq cent mille francs (500,000^f), nous les avons déclarées toutes les deux définitivement admises à l'adjudication.

Puis nous avons procédé à l'ouverture des soumissions et nous avons donné lecture :

1° De la soumission de M. le baron *Gustave de Bussière*, agissant au nom de la société financière de Paris, *M. Frédéric Barrot*, agissant au nom de la société des travaux publics, *MM. Watel et Ferry* ;

2° De la soumission de *MM. Villevert, le comte de Constantin et Aglantier*.

L'adjudication a donné les résultats suivants :

NUMÉROS d'ordre.	NOMS DES SOUMISSEURNAIRES.	CHIFFRE de la subvention demandée.	PIÈCES JUSTIFICATIVES remises.
1	MM. GUSTAVE DE BUSSIÈRE, FRÉDÉRIC BARROT, WATEL et FERRY	Douze millions (12,000,000 ^f).	Récépissé constatant la réalisation d'un dépôt de garantie de 500,000 fr.
2	MM. VILLEVERT, le comte de CONSTANTIN et AGLANTIER.	Neuf millions deux cent soixante-cinq mille francs (9,265,000 ^f).	Trois récépissés : le premier, de 5,435 francs de rente 5 p. o/o ; le second, de 16,500 francs de rente 5 p. o/o ; le troisième, de 3,070 francs de rente 3 p. o/o.

MM. Villevert, le comte de Constantin et Aglantier ayant offert, sur le chiffre de la subvention à fournir par l'État, un rabais supérieur à celui qui a été proposé par les autres soumissionnaires, nous avons déclaré *MM. Villevert, le comte de Constantin et Aglantier* adjudicataires du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, près Morteau, avec embranchement sur Lods, aux clauses et conditions tant de la loi ci-dessus mentionnée du 23 mars 1874, relative à la mise en adjudication dudit chemin, que du cahier des charges y annexé.

Nous avons déclaré d'ailleurs que la présente adjudication ne serait valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret délibéré en Conseil d'État.

De tout quoi nous avons dressé le présent procès-verbal, pour valoir ce que de raison, les jour, mois et an ci-dessus indiqués, et avons signé avec les personnes ci-dessus dénommées et les adjudicataires.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Signé Comte DE RUOLZ, ERNEST GOVIN, EUG. LEFÈBRE DE FOURCY, F. CUVIER,
DE BOURVILLE, LANGLOIS DE NEUVILLE, secrétaire.

Les Adjudicataires,

Signé VILLEVERT, comte DE CONSTANTIN, AGLANTIER.

Enregistré à Paris, bureau des actes administratifs, le 4 décembre 1874, folio 69 verso, cases 5 et suivantes. Reçu un franc vingt-cinq centimes pour deux décimes et demi, d'après le cahier des charges annexé à la loi du 23 mars 1874, article 71.
Signé Varnier.

Vu pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous le n° 736.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Nous soussignés :

Villevert (Jules-Eugène), demeurant à Paris, rue Debrousse, n° 1 ;

Le comte de Constantin (François-Victor), demeurant à Paris, rue de Constantinople, n° 12 ;

Aglantier (François-Eugène), demeurant à Garancières (Seine-et-Oise), après avoir pris connaissance de la loi du 23 mars 1874, qui prescrit la mise en adjudication du chemin de fer de Besançon à Morteau, avec embranchement sur Lods, et du cahier des charges y annexé, ainsi que de l'arrêté du 21 juillet suivant et des observations contenues dans la lettre ministérielle du 22 août 1874,

Nous engageons à exécuter toutes les clauses et conditions exprimées tant dans le décret que dans le cahier des charges susénoncés, et consentons à ce que la subvention, dont le maximum est fixé à douze millions de francs (12,000,000'), soit réduite d'une somme de deux millions sept cent trente-cinq mille francs et fixée ainsi à neuf millions deux cent soixante-cinq mille francs.

Pour garantie de la présente soumission, nous avons déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme de cinq cent mille francs (500,000'), suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Paris, le 14 septembre 1874.

Signé VILLEVERT.

Le comte DE CONSTANTIN.
AGLANTIER.

Vu pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous le n° 736.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3611. — **DÉCRET** qui fixe le Droit d'inscription à payer par les Courtiers de marchandises qui demanderont à être inscrits sur les listes dressées par les Tribunaux de commerce de Nancy, Dijon et Roubaix.

Du 18 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport des ministres de l'agriculture et du commerce, et des finances ;

Vu l'article 2 de la loi du 18 juillet 1866, sur les courtiers de marchandises, ledit article ainsi conçu :

« Il pourra être dressé par le tribunal de commerce une liste des courtiers de marchandises de la localité qui auront demandé à y être inscrits.

« Nul ne pourra être inscrit sur ladite liste, s'il ne justifie. . . . 3° de l'acquiescement d'un droit d'inscription une fois payé au trésor. Ce droit d'inscription, qui ne pourra excéder trois mille francs, sera fixé, pour chaque place, en raison de son importance commerciale, par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique ; »

Vu le décret du 22 décembre 1866⁽¹⁾ ;

Vu les demandes faites par les tribunaux de commerce de Dijon, Roubaix et Nancy, tendant à la fixation du droit d'inscription dans ces villes ;

Vu l'avis des chambres de commerce et des préfets ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le droit d'inscription à payer par les courtiers de marchandises qui demanderont à être inscrits sur la liste dressée par le tribunal de commerce, en exécution de l'article 2 de la loi du 18 juillet 1866, est fixé, pour les villes de Dijon, Roubaix et Nancy, de la manière suivante :

Roubaix.....	2,000 ^f
Dijon.....	1,500
Nancy.....	1,000

2. Les ministres de l'agriculture et du commerce, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODÉT.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
Signé L. GRIVART.

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 1450, n° 14,787.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3612. — DÉCRET qui ouvre un Crédit sur l'exercice 1874, à titre de Fonds de concours versés au Trésor par des Départements, des Communes et des Particuliers, pour l'exécution de Travaux télégraphiques.

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi de finances du 30 décembre 1873, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1874;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, concernant les fonds versés au trésor pour concourir à l'exécution de travaux publics;

Vu l'état ci-annexé des sommes encaissées à ce titre pour concourir à l'exécution de travaux télégraphiques;

Vu l'avis du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit de soixante-cinq mille neuf cent quatre-vingt-treize francs dix-sept centimes (65,993¹⁷), applicable comme suit au service télégraphique :

CHAP. VIII. Matériel des lignes télégraphiques.

2. Il sera pourvu aux dépenses autorisées par le présent décret au moyen des ressources spéciales résultant des versements faits au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes ou des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux télégraphiques.

DÉPARTEMENTS.	MOTIFS DES VERSEMENTS.	MONTANT des versements effectués.
BUDGET ORDINAIRE.		
CHAPITRE VIII.		
MATÉRIEL DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.		
Ardennes..	Déplacement du bureau de Grandpré.....	16 00
	Entretien du bureau de Saint-Ybars.....	25 30
Ariège....	Déplacement du bureau de Lavelanet.....	31 92
	<i>Idem</i>	46 20
Bouches-du-Rhône.	Travaux sur les lignes télégraphiques de la compagnie des charbonnages.....	36 30
Drôme....	Établissement des bureaux de Viviers et à l'usine de Lafarge....	385 95
Finistère..	Travaux sur les lignes télégraphiques de la compagnie du câble transatlantique.....	315 00
Gard.....	Déplacement du bureau de Bessèges.....	33 15
Gironde...	Établissement d'une ligne télégraphique pour les observations météorologiques.....	384 87
	Établissement d'une ligne télégraphique de Pexénas à Bassan....	61 58
	<i>Idem</i> de Bassan à Béziers.....	369 10
	Établissement d'un bureau à la Tour.....	960 84
Hérault. .	Déplacement du bureau de Puimisson.....	2 63
	Entretien du bureau de Vias.....	6 82
	Installation d'une sonnerie chez le facteur de Nissan.....	7 35
	Déplacement du bureau de Mauguio.....	6 30
Indre.....	Entretien du bureau d'Aigurande.....	39 20
	Établissement d'une ligne télégraphique entre le laboratoire et les salles du lycée d'Orléans.....	144 14
Loiret....	Entretien de la ligne télégraphique des eaux de la ville d'Orléans.....	37 02
Marne (Haute-).	Établissement d'un bureau télégraphique à l'usine de MM. Jamin et compagnie, à Earville.....	99 71
Nièvre....	Établissement d'un fil de sonnerie à Fours.....	244 02
	Travaux sur les lignes télégraphiques du chemin de fer de Lille à Valenciennes.....	247 35
Nord.....	Établissement de communications électriques destinées au service des incendies, à Dunkerque.....	1,371 74
	Établissement d'une ligne télégraphique reliant les sucreries de MM. Desjardins et compagnie.....	2,028 42
Oise.....	<i>Idem</i> de MM. Legra fils et compagnie.....	586 90
	<i>Idem</i> de MM. Mercier et compagnie.....	1,101 84
	Travaux sur les lignes télégraphiques de la compagnie houillère de Bruay.....	3 15
Pas-de-Calais.	<i>Idem</i> de la compagnie du chemin de fer d'Achiet à Bapaume....	18 15
	<i>Idem</i> de l'usine de Marquise.....	24 00
	<i>Idem</i> de la compagnie des mines de Dourges.....	7 35

DÉPARTE- MENTS.	MOTIFS DES VERSEMENTS.	MONTANT des versements effectués.
Pyrénées (Basses-).	Établissement du bureau de l'embouchure de l'Adour	759' 60°
Seine (Haute-).	Déplacement du bureau de Montbozon	6 30
Seine- et-Loire.	Établissement d'une ligne télégraphique aux houillères d'Épinac. Travaux sur les lignes télégraphiques des houillères d'Épinac....	732 47 16 00
Sarthe....	Déplacement du bureau de Beaumont-sur-Sarthe.....	16 15
	Raccordement du câble franco-danois au bureau de Calais.....	3,826 72
	Établissement d'une ligne télégraphique sous le tunnel de Cha- ronne.....	337 61
	Établissement d'une ligne télégraphique de Furnes à Dunkerque. Travaux sur les lignes télégraphiques d'Alençon à Condé-sur- Huile.....	1,610 01 5 00
	Entretien de la ligne du Havre à Antifer	624 90
	Établissement du réseau électrique reliant la préfecture de police aux vingt arrondissements de Paris.....	42,800 00
Seine....	Travaux sur les lignes télégraphiques du chemin de fer d'Or- léans.....	735 11
	Établissement d'une ligne télégraphique sous le tunnel de Cha- ronne.....	86 55
	Établissement d'une ligne reliant l'usine de Suresnes au bureau de Puteaux	200 75
	Travaux sur les lignes télégraphiques du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne	249 50
	Idem du Nord.....	1,674 36
	Idem de l'Est.....	182 50
Seine- inférieure.	Travaux sur les lignes et dans les postes de secours contre l'in- cendie, au Havre.....	680 12
	Déplacement du bureau de Montivilliers	41 89
Seine- et-Marne.	Idem de Voulx.....	35 00
	Idem de Neales.....	9 50
	Établissement d'une ligne télégraphique reliant les râperies an- nexes de la sucrerie d'Abbeville au bureau de l'État.....	2,298 34
	Déplacement du bureau de Longpré-les-Corps-Saints.....	15 15
Somme....	Idem de Crotoy.....	18 60
	Travaux sur les lignes télégraphiques du chemin de fer de Fré- vent à Gamaches	10 57
	Établissement d'une ligne télégraphique entre le grand réservoir et le château d'eau, à Amiens.....	272 77
	Déplacement du bureau d'Acheux.....	8 40
Var.....	Établissement d'une ligne télégraphique de Fréjus à Saint- Raphaël.....	117 30
	TOTAL.....	65,993 17

Vu pour être annexé au décret du 21 novembre 1874.

Le Ministre de l'intérieur.

Pour le Ministre et par délégation :

Le Directeur du secrétariat et de la comptabilité,

Signé F. NORMAND.

SERVICES.

BUDGET ORDINAIRE.

II ^e section.	Chap. IV..	États-majors.	Art. 1 ^{er} . Traitement des maréchaux de France, officiers généraux, supérieurs et autres d'état-major.....	"	500 ^f 00 ^c			
			— 2. Traitement de l'intendance militaire.....	104 ^f 17 ^c	97 22			
			— 3. Traitement de l'état-major des places.....	"	"			
			— 4. Traitement de l'état-major particulier de l'artillerie..	"	"			
			— 5. Traitement de l'état-major particulier du génie.....	"	"			
	Chap. V..	Gendarmerie impériale.	Art. 1 ^{er} . Gendarmerie..	\$ 1 ^{er} . Solde et accessoires.....	1 65	10 95		
				\$ 2. Abonnements et indemnités.	"	"		
			— 2. Garde de Paris..	\$ 1 ^{er} . Solde et accessoires.....	"	3 60		
				\$ 2. Abonnements et indemnités.	"	"		
				"	"	"		
III ^e section.	Chap. VI..	1 ^{re} partie. Solde, abonnements, etc.	Art. 1 ^{er} . Solde de l'infanterie.....	"	51 70			
			— 2. Solde de la cavalerie.....	88 75	511 80			
			— 3. Solde de l'artillerie.....	"	35 70			
			— 4. Solde du génie.....	"	"			
			— 5. Solde des équipages militaires	"	"			
	Chap. VII..	2 ^e partie. Vivres, chauffage et fourrage.	Art. 1 ^{er} . Personnel.....	"	"			
			3 ^e partie. Hôpitaux militaires.	Art. 1 ^{er} . Personnel.....	"	14 17		
				Chap. VIII..	Habille-ment et campement.	Art. 1 ^{er} . Personnel.....	"	"
						Chap. XII..	Justice militaire.	Art. 2. Ateliers de militaires condamnés.....
			— 3. Pénitenciers militaires.....	"	"			
V ^e section.	Chap. XIX.	Solde de non-activité, solde et traitement de réforme.	Art. 1 ^{er} . Solde de non-activité.....	"	673 11			
			— 2. Solde de réforme.....	"	"			
	Chap. XI..	Secours....	Article unique. § 2. Gratifications de réforme renouvelables.	"	"			
				"	"			
				194 57	1,898 25			
					2,051 ^f 05 ^c			

années à 1870, et non passibles de déchéance.

DES PENDANT L'ANNÉE 1870.

1868.		1869.		
Intérieur.	Algérie.	Intérieur.	États-Romains.	Algérie.
811 ^f 65 ^c	"	27,393 ^f 92 ^c	25 ^f 12 ^c	410 ^f 64 ^c
"	"	2,115 28	"	184 03
61 44	"	737 79	"	161 39
"	"	386 85	"	"
"	"	2,031 72	"	332 27
32 06	"	9,310 38	"	1,551 02
"	"	744 45	"	65 18
67 45	"	753 16	"	"
1 44	"	43 34	"	"
678 52	131 95	717,617 88	2,022 14	45,900 89
67 29	6 36	108,233 90	338 18	27,801 32
84 28	38 48	58,094 39	158 27	4,004 59
9 69	"	15,589 12	30 12	369 21
"	84 07	5,768 66	"	5,417 63
18 45	29 38	1,898 52	1 20	364 34
"	2 55	2,964 64	0 90	3,034 32
"	"	132 35	"	1 80
"	"	"	"	263 16
"	"	23 55	"	"
"	"	45 83	"	30 21
1,040 00	"	2,836 61	"	"
487 62	"	761 52	"	"
"	"	2,520 00	"	"
2,352 ^f 49 ^c	292 79	960,003 86	2,575 93	89,892 00
3,645 ^f 28 ^c		1,052,471 ^f 79 ^c		

OBSERVATIONS.

1,058,362^f 69^c

SERVICES.			par ar...		
			Intérieur.	États-Romains.	Alg.
BUDGET ORDINAIRE.					
II ^e section.	Chap. IV... États-majors.	Art. 1 ^{er} . Traitement des maréchaux de France, officiers généraux, supérieurs et autres d'état-major.....	28,738 ⁵ 37	25 ⁵ 12	
		— 2. Traitement de l'intendance militaire.....	2,316 67	"	
		— 3. Traitement de l'état-major des places.....	799 23	"	
		— 4. Traitement de l'état-major particulier de l'artillerie...	386 85	"	
		— 5. Traitement de l'état-major particulier du génie.....	2,031 72	"	
	Chap. V... Gendarmerie impériale.	Art. 1 ^{er} . Gendarmerie.. \$ 1 ^{er} . Solde et accessoires.....	9,355 04	"	
		\$ 2. Abonnements et indemnités.	744 45	"	
		— 2. Garde de Paris... \$ 1 ^{er} . Solde et accessoires.....	804 21	"	
		\$ 2. Abonnements et indemnités.	44 78	"	
		Art. 1 ^{er} . Solde de l'infanterie.....	718,348 10	2,022 14	(a) 14
III ^e section.	Chap. VI... 1 ^{re} partie. Solde, abonnements, etc.	— 2. Solde de la cavalerie.....	108,881 74	338 18	(b) 17
		— 3. Solde de l'artillerie.....	68,214 37	158 27	
		— 4. Solde du génie.....	15,598 81	30 12	
		— 5. Solde des équipages militaires	5,768 66	"	
		Art. 1 ^{er} . Personnel.....	1,916 77	1 20	
	Chap. VII... 2 ^e partie. Vivres, chauffage et fourrage. 3 ^e partie. Hôpitaux militaires. Habillement et campement.	Art. 1 ^{er} . Personnel.....	2,978 81	0 90	
		Art. 1 ^{er} . Personnel.....	132 35	"	
		Art. 2. Ateliers de militaires condamnés.....	"	"	
		— 3. Pénitenciers militaires.....	23 55	"	
		— 4. Prisons militaires.....	45 83	"	
V ^e section.	Chap. XII. Justice militaire.	Art. 1 ^{er} . Solde de non-activité.....	4,549 72	"	
		— 2. Solde de réforme.....	1,249 14	"	
	Chap. XIX. Secours. ...	Article unique. \$ 2. Gratifications de réforme renouvelables.	2,520 00	"	
			966,449 17	2,575 93	902

Vu :

Le Conseiller d'État,
 Directeur général du contrôle et de la comptabilité,
 Signé L. GUILLOT.

heures à 1870, et non passibles de déchéance. (Suite.)

PARIS FAITS					OBSERVATIONS.
TOTAL.	par chapitre.			TOTAL.	
	Intérieur.	Etats-Romains.	Algérie.		
174 ^f 13 ^e					
500 70					
960 62	34,272 ^f 84 ^e	25 ^f 12 ^e	1,688 ^f 33 ^e	35,386 ^f 29 ^e	(A) Dont : Troupes françaises..... 32,342 ^f 55 ^e Corps indigènes..... 10,193 64 Régiment étranger..... 3,879 45
386 85					TOTAL ÉGAL..... 46,185 64
53 99					
908 06					
809 63	10,948 48		1,616 20	12,564 68	(B) Dont 9,384 ^f 14 ^e pour les corps indigènes.
804 21					
44 78					
855 88					(C) Dont :
027 60					Troupes françaises..... 60,780 ^f 07 ^e
115 71	906,811 68	2,548 71	(C) 83,907 30	993,267 69	Corps indigènes..... 19,577 78
998 14					Régiment étranger..... 3,879 45
270 36					TOTAL ÉGAL..... 83,907 30
371 69	1,916 77	1 20	393 72	2,311 69	
5,016 58	2,978 81	0 90	3,036 87	6,016 58	(D) Dont :
134 15	132 35	.	1 80	134 15	Troupes françaises..... 67,180 ^f 36 ^e
163 16					Corps étrangers..... 23,167 23
23 55					Corps indigènes..... 19,577 ^f 78 ^e
76 04	69 38	.	293 37	362 75	Régiment étranger..... 3,879 45
1,549 72	4,549 72	.	.	4,549 72	TOTAL ÉGAL..... 90,337 59
1,249 14	1,249 14	.	.	1,249 14	
2,520 00	2,520 00	.	.	2,520 00	
8,362 69	965,449 17	2,575 93	(D) 90,337 59	1,058,362 69	
	968,025 ^f 10 ^e				

Paris, le 1^{er} Décembre 1874.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3615. — *DÉCRET relatif à la Contribution spéciale à percevoir, en 1875, pour les Dépenses de plusieurs Chambres de commerce.*

Du 3 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;
Vu les articles 11 à 16 de la loi de finances du 23 juillet 1820, l'article 4 de la loi du 14 juillet 1838 et l'article 33 de la loi du 25 avril 1844;
Vu la loi du 5 août 1874, portant fixation des dépenses et des recettes de l'exercice 1875,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Une contribution spéciale de la somme de cinquante-quatre mille cent quatorze francs (54,114'), nécessaire au paiement des dépenses des chambres de commerce mentionnées au tableau annexé au présent décret, suivant les budgets approuvés, sur la proposition des chambres de commerce, par le ministre de l'agriculture et du commerce, plus cinq centimes par franc pour couvrir les non-valeurs et trois centimes aussi par franc pour subvenir aux frais de perception, sera répartie, en 1875, conformément audit tableau, sur les patentés désignés par l'article 33 de la loi du 25 avril 1844, en ayant égard aux additions et modifications autorisées par les lois ultérieures sur les patentes.

2. Le produit de ladite contribution sera mis, sur les mandats des préfets, à la disposition des chambres de commerce, qui rendront compte de son emploi au ministre de l'agriculture et du commerce.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 3 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

VILLES.	DÉPARTEMENTS.	CHAMBRES.	SOMMES à imposer.	PATENTÉS IMPOSABLES.
Boulogne.....	Pas-de-Calais. ...	Chambre...	2,550 ^f	Patentés du département compris dans la circonscription de la chambre.
Brest.....	Finistère.....	Idem.....	2,940	Idem.
Granville.....	Manche.....	Idem.....	2,200	Idem.

VILLES.	DÉPARTEMENTS.	CHAMBRES.	SOMMES à imposer.	PATENTÉS IMPOSABLES.
Nice.....	Alpes-Maritimes...	Chambre...	914 ^f	Patentés de tout le département.
Paris.....	Seine.....	Idem.....	39,814	Idem.
Roubaix.....	Nord.....	Idem.....	1,696	Patentés du département compris dans la circonscription de la chambre.
			54,114	

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour, enregistré sous le n° 152.

Versailles, le 3 Décembre 1874.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3616. — *DÉCRET qui convoque les Électeurs du Département des Hautes-Pyrénées, à l'effet d'élire un Député à l'Assemblée nationale.*

Du 8 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu la loi du 15 mars 1849, les décrets organique et réglementaire du 2 février 1852 ⁽¹⁾, les lois des 10 avril et 2 mai 1871 et celle du 18 février 1873;

Vu le décret du Gouvernement de la défense nationale, en date du 29 janvier 1871 ⁽²⁾, et le décret du Président de la République, en date du 2 avril 1873 ⁽³⁾, portant convocation de divers collèges électoraux;

Attendu le décès de M. de Goulard, député du département des Hautes-Pyrénées,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les électeurs du département des Hautes-Pyrénées sont convoqués pour le dimanche 3 janvier prochain, à l'effet d'élire un député à l'Assemblée nationale.

2. Les opérations électorales auront lieu suivant les formes déterminées par le décret du 2 avril 1873 ci-dessus visé.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 488, n° 3636 et 3637.

⁽²⁾ XII^e série, Bull. 124, n° 1887.

⁽³⁾ XII^e série, Bull. 41, n° 274.

3. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 8 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

N° 3617.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'agriculture et du commerce) qui autorise le ministre de l'agriculture et du commerce à accepter, au nom de l'école centrale des arts et manufactures, le legs fait à cette école par la dame Olivier suivant son testament du 10 novembre 1873, d'une rente de 300 francs trois pour cent, destinée à fonder à ladite école une bourse à perpétuité, qui portera le nom de *Bourse Olivier*. (Versailles, 29 Juillet 1874.)

N° 3618.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. La section d'Ayssènes, canton de Saint-Rome-du-Tarn, arrondissement de Saint-Affrique, département de l'Aveyron, est distraite de la commune du Truel et est érigée en commune distincte, ayant Ayssènes pour chef-lieu.

La limite entre les deux communes sera fixée conformément au tracé au carmin, tel qu'il est figuré au plan d'assemblage annexé au présent décret, et à l'extrait du plan parcellaire également joint, pour la partie comprise entre les points A et B.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis. (Versailles, 31 Juillet 1874.)

N° 3619.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. Les polygones définis au plan annexé au présent décret par les lettres a, b, c et c, d, e, f, g, b, sont distraits, le premier, de la commune d'Ormancey, le second, de la commune de Saint-Martin, canton et arrondissement de Langres, département de la Haute-Marne, et réunis au territoire de la commune de Beauchemin, même canton.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui peuvent être respectivement acquis. (Versailles, 31 Juillet 1874.)

N° 3620.— DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de G-

à Beauvais, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Labosse, Porcheux, Vaumain-Boutencourt, Méricourt, Enencourt-Léage et Trie-Château (Oise), lesdites parcelles signées dans un tableau et sur sept plans parcellaires qui resteront annexés au présent décret. (*Versailles, 1^{er} Août 1874.*)

22. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Charente n° 10, de Cognac à Ribérac, dans la traverse de Beauneuf, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan qui restera annexé au présent décret.

L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 12 Août 1874.*)

23. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

Sera procédé à la reconstruction du pont de Grenelle, sur la Seine, conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, le 25 avril 1873.

La part de dépense à la charge de l'État (deux cent dix-sept mille cinq cents francs), sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la reconstruction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics. (*Versailles, 12 Août 1874.*)

24. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement de la déviation du chemin de fer de Lille à Dunkerque, aux abords de Lille, de plusieurs parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Lille, Fives, Roubaix, Marquillies, Marcq-en-Barœul, la Madeleine et Saint-André (Nord), désignées sur un tableau indicatif et dans quatre plans parcellaires qui seront annexés au présent décret. (*Versailles, 12 Août 1874.*)

25. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le ministre des travaux publics) portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt, de diverses parcelles de terrain non bâties, sises au territoire des communes de Saint-Omer-en-Chaussée, Abancourt, By, Marseille, Fontaine-Lavaganne, Gaudechart, Cempuis, Grandvilliers, Briot, Brémbois, Feuquières, Broquiers et Blargies (Oise), lesdites

parcelles désignées dans trois plans et un tableau indicatif qui resteront annexés au présent décret. (*Versailles, 15 Août 1874.*)

N° 3625. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Boyer (Pierre-Paul-Dominique-Henri)*, substitut du procureur de la République à Die (Drôme), né le 4 août 1848, à Grenoble (Isère), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *de Bouillane*, et à signer, à l'avenir, *Boyer de Bouillane*.

2° Ledit impétrant ne pourra se pourvoir devant les tribunaux pour faire opérer, sur les registres de l'état civil, le changement résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an 10 et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'Etat. (*Paris, 9 Septembre 1874.*)

N° 3626. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

Le décret du 11 janvier 1874, qui assigne six offices d'avoué au tribunal de première instance de Cusset (Allier), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à cinq.

Le décret du 10 juillet 1857, qui assigne cinq offices d'avoué au tribunal de première instance de Rochechouart (Haute-Vienne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quatre.

Le décret du 10 octobre 1859, qui assigne vingt et un offices d'huissier au tribunal de première instance d'Aix (Bouches-du-Rhône), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt.

Le décret du 26 août 1857, qui assigne quatorze offices d'huissier au tribunal de première instance de Lannion (Côtes-du-Nord), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à douze.

Le décret du 9 février 1867, qui assigne quarante offices d'huissier au tribunal de première instance de Toulouse (Haute-Garonne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à trente-neuf.

Le décret du 12 février 1870, qui assigne vingt et un offices d'huissier au tribunal de première instance de Langres (Haute-Marne), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt. (*Paris, 10 Octobre 1874.*)

N° 3627. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant que le décret du 10 avril 1858, qui assigne dix-sept offices d'huissier au tribunal de première instance de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à quinze. (*Paris, 16 Octobre 1874.*)

N° 3628. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

1° M. *Mérovée (Jean)*, garçon de bureau à l'Assemblée nationale, né le 2 avril

M. Laplume, arrondissement d'Agen (Lot-et-Garonne), demeurant à Paris (Seine-et-Oise), est autorisé à substituer à son nom patronymique *de Ribière*, et à s'appeler, à l'avenir, *Ribière* au lieu de *Mérovée*.

M. Briot (*Alfred-Théodore-Félix*), chevalier de la Légion d'honneur, capitaine au vingt-quatrième régiment d'infanterie, en garnison à Dieppe (Seine-Inférieure), né le 30 octobre 1835, à Loyat, arrondissement de Lorient (Morbihan), est autorisé à ajouter à son nom patronymique *de la Gautrais de la Mallerie*, et à s'appeler, à l'avenir, *Briot de la Mallerie*.

Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour contester, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an X en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État (Paris, 16 Novembre 1874.)

10. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le ministre de l'agriculture et du commerce) portant :

1^{er}. Est déclarée d'intérêt public la source d'eau minérale qui alimente l'établissement thermal d'Avène (Hérault), appartenant aux sieurs *frères*.

Le présent décret sera publié et affiché, à la diligence du préfet, dans le département d'Avène et dans les chefs-lieux d'arrondissement du département de l'Hérault. (Paris, 23 Novembre 1874.)

11. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M^{lle} *Marie-Thérèse Serpette*, épouse de M. *Van den Hecke*, née le 3 août 1836, à Louvencourt (Somme), demeurant à Hénu, arrondissement d'Arras (Nord), est autorisée à ajouter à son nom patronymique celui de *Bersaucourt*, et à être dénommée, dans son acte de naissance et dans son acte de mariage, *Serpette de Bersaucourt*.

M. *Lecomte (Jean-Antoine-Jules)*, artiste peintre, né à Paris, le 10 juin 1836, demeurant, est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Dunouy*, et à s'appeler, à l'avenir, *Lecomte Dunouy*.

Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux pour contester, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an X en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État (Paris, 2 Décembre 1874.)

12. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

M. *Fournier (Joseph-Raymond)*, préfet du département de Loir-et-Cher, né le 8 janvier 1836, à Moulins (Allier), est autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Sarlovèze*, et à s'appeler, à l'avenir, *Fournier-Sarlovèze*.

M. *Goupil (Charles-Auguste-Anatole)*, chef de bureau au ministère des

finances, né le 11 juin 1824, à Paris, y demeurant, est autorisé à son nom patronymique celui de de *Préfeln*, et à s'appeler, à *Goupil de Préfeln*.

3° Lesdits impétrants ne pourront se pourvoir devant les tribunaux faire opérer, sur les registres de l'état civil, les changements résultant du présent décret, qu'après l'expiration du délai fixé par la loi du 11 germinal an xi, et en justifiant qu'aucune opposition n'a été formée devant le Conseil d'État. (*Versailles, 18 Décembre 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 28 Décembre 1874 ,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 237.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3632. — *Loi relative à la protection des Enfants employés dans les professions ambulantes.*

Du 7 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 20 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Tout individu qui fera exécuter par des enfants de moins de seize ans des tours de force périlleux ou des exercices de dislocation ;

Tout individu, autre que les père et mère, pratiquant les professions d'acrobate, saltimbanque, charlatan, montreur d'animaux ou directeur de cirque, qui emploiera, dans ses représentations, des enfants âgés de moins de seize ans,

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de seize à deux cents francs.

La même peine sera applicable aux père et mère exerçant les professions ci-dessus désignées qui emploieraient dans leurs représentations leurs enfants âgés de moins de douze ans.

2. Les pères, mères, tuteurs ou patrons qui auront livré, soit gratuitement, soit à prix d'argent, leurs enfants, pupilles ou apprentis âgés de moins de seize ans aux individus exerçant les professions ci-dessus spécifiées, ou qui les auront placés sous la conduite de vagabonds, de gens sans aveu ou faisant métier de la mendicité, sont punis des peines portées en l'article 1^{er}.

La même peine sera applicable à quiconque aura déterminé des enfants âgés de moins de seize ans à quitter le domicile de leurs parents ou tuteur pour suivre des individus des professions susdésignées.

La condamnation entraînera de plein droit, pour les tuteurs, la suppression de la tutelle; les pères et mères pourront être privés des droits de la puissance paternelle.

3. Quiconque emploiera des enfants âgés de moins de seize ans à la mendicité habituelle, soit ouvertement, soit sous l'apparence d'une profession, sera considéré comme auteur ou complice du délit de mendicité en réunion, prévu par l'article 276 du Code pénal, et sera puni des peines portées audit article.

Dans le cas où le délit aurait été commis par les pères, mères ou tuteurs, ils pourront être privés des droits de la puissance paternelle ou être destitués de la tutelle.

4. Tout individu exerçant l'une des professions spécifiées à l'article 1^{er} de la présente loi devra être porteur de l'extrait des actes de naissance des enfants placés sous sa conduite, et justifier de leur origine et de leur identité par la production d'un livret ou d'un passe-port.

Toute infraction à cette disposition sera punie d'un emprisonnement de un mois à six mois et d'une amende de seize à cinquante francs.

5. En cas d'infraction à l'une des dispositions de la présente loi, les autorités municipales seront tenues d'interdire toutes représentations aux individus désignés en l'article 1^{er}.

Cesdites autorités seront également tenues de requérir la justification, conformément aux dispositions de l'article 4, de l'origine et de l'identité de tous les enfants placés sous la conduite des individus susdésignés. A défaut de cette justification, il en sera donné avis immédiat au parquet.

Toute infraction à la présente loi commise à l'étranger à l'égard de Français devra être dénoncée, dans le plus bref délai, par les agents consulaires aux autorités françaises, ou aux autorités locales, si les lois du pays en assurent la répression.

Ces agents devront, en outre, prendre les mesures nécessaires pour assurer le rapatriement en France des enfants d'origine française.

6. L'article 463 du Code pénal est applicable aux délits prévus et punis par la présente loi.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 22 Mai, 23 Juin et 7 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VORSIN, T. DUCHÂTEL, E. DE CARENNOVE DE PÉLLE
VANDIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3633. — *Loi qui rend les navires susceptibles d'hypothèque.*

Du 10 Décembre 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 22 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Les navires sont susceptibles d'hypothèque; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit; il peut être fait par acte sous signatures privées.

Pour l'inscription de l'hypothèque, l'acte sous seing privé ne sera assujéti que du droit fixe de deux francs. Mais le droit proportionnel pourra être ultérieurement exigé dans les cas où les actes sous seing privé y sont assujettis, conformément aux lois sur l'enregistrement.

L'hypothèque sur le navire ou sur portion du navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifié d'un mandat spécial.

L'hypothèque consentie sur le navire ou portion du navire ne peut, à moins de convention contraire, au corps du navire, aux mâts, apparaux, machines et autres accessoires.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction. Dans ce cas, l'hypothèque doit être précédée d'une déclaration faite au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est en construction.

Cette déclaration indiquera la longueur de la quille du navire, et approximativement ses autres dimensions, ainsi que son port prévu. Elle mentionnera l'emplacement de la mise en chantier du navire.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le receveur des douanes du lieu où le navire est en construction, ou de celui où il est immatriculé.

Si le navire a déjà un acte de francisation, l'inscription doit être mentionnée au dos dudit acte par le receveur des douanes.

Dans tous les cas, l'inscription est, en outre, certifiée par lui immédiatement et sous la même date sur le contrat d'hypothèque ou sur son expédition authentique, dont la représentation lui aura été présentée.

Tout propriétaire d'un navire construit en France qui demande à faire admettre à la francisation est tenu de joindre aux pièces produites à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Les inscriptions non rayées sont reportées d'office à leurs dates respectives, par le receveur des douanes, sur l'acte de francisation ainsi que sur le registre du lieu de la francisation, si ce lieu est autre que celui de la construction.

Si le navire change de port d'immatricule, les inscriptions non rayées sont pareillement reportées d'office, par le receveur des douanes du nouveau port où il est immatriculé, sur son registre avec mention de leurs dates respectives.

8. Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du receveur des douanes un des originaux du titre constitutif d'hypothèque le quel y reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe minute.

Il y est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent :

1° Les noms, prénoms et domiciles du créancier et du débiteur, et leur profession, s'ils en ont une;

2° La date et la nature du titre;

3° Le montant de la créance exprimée dans le titre;

4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement;

5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de francisation ou de la déclaration de sa mise en construction;

6° Élection de domicile, par le créancier, dans le lieu de la résidence du receveur des douanes.

9. Le receveur des douanes fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

10. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur la même partie de la propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

11. L'inscription conserve l'hypothèque pendant trois ans, à compter du jour de sa date; son effet cesse si l'inscription n'a été renouvelée, avant l'expiration de ce délai, sur le registre tenu au bureau des douanes, et mentionnée à nouveau sur l'acte de francisation, dès le retour du navire au port où il est immatriculé.

12. Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

13. L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

14. Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

15. A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée, par le receveur des douanes, que sur

le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation, donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits.

Si l'acte se borne à donner mainlevée, le droit proportionnel sur le titre constitutif de l'hypothèque ne sera pas perçu.

Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au receveur des douanes, qui y mentionne, séance tenante, la radiation totale ou partielle.

Si l'acte de francisation lui est représenté simultanément ou ultérieurement, le receveur des douanes est tenu d'y mentionner à sa date la radiation totale ou partielle.

16. Le receveur des douanes est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent l'état des inscriptions subsistantes sur un navire, ou un certificat qu'il n'en n'existe aucune.

17. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits des créanciers s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que les créances ne seraient pas encore échues. Ils s'exercent également, dans l'ordre des inscriptions, sur le produit des assurances qui auraient été faites par l'emprunteur sur le navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposition au paiement de l'indemnité d'assurance.

Les créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent, de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie de leurs créances.

Les assureurs avec lesquels ils ont contracté l'assurance sont, lors du remboursement, subrogés à leurs droits contre le débiteur.

18. Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété autres que ceux qui résultent d'une succession ou de la dissolution d'une communauté conjugale, à dérogation à l'article 883 du Code civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion de navire, continuent à subsister après le partage et la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice dans les formes déterminées par les articles 201 et suivants du Code de commerce, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

19. L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quin-

zaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur l'acte de francisation, au domicile élu dans les inscriptions :

1° Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom, l'espèce et le tonnage du navire et les charges faisant partie du prix;

2° Un tableau, sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde, le nom des créanciers, la troisième, le montant des créances inscrites.

20. L'acquéreur déclarera, par le même acte, qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence seulement de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

21. Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

22. Cette réquisition signée du créancier doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

23. La revente aux enchères aura lieu à la diligence soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

24. La réquisition de mise aux enchères n'est pas admise en matière de vente judiciaire.

25. Faute par les créanciers de s'être réglés entre eux à l'amiable dans le délai de quinzaine, pour la distribution du prix offert par notification ou produit par la surenchère, il y est procédé entre les créanciers privilégiés, hypothécaires et chirographaires, dans les formes établies en matière de saisie. En cas de distribution du prix d'un navire hypothéqué, l'inscription vaut opposition au profit du créancier inscrit. Les créanciers auront un mois pour produire leurs titres, à compter de la sommation qui leur aura été adressée.

26. Le propriétaire qui veut se réserver la faculté d'hypothéquer son navire en cours de voyage est tenu de déclarer, avant le départ du navire, au bureau du receveur des douanes du lieu où le navire est immatriculé, la somme pour laquelle il entend pouvoir user de ce droit.

Cette déclaration est mentionnée sur le registre du receveur et sur l'acte de francisation, à la suite des hypothèques déjà existantes.

Les hypothèques réalisées en cours de voyage sont constatées sur l'acte de francisation : en France et dans les possessions françaises, par le receveur des douanes; à l'étranger, par le consul de France, ou, à défaut, par un officier public du lieu du contrat. Il en est fait mention, par l'un et par l'autre, sur un registre spécial qui sera conservé pour y avoir recours, au cas de perte de l'acte de francisation par naufrage ou autrement, avant le retour du navire. Elles prennent rang du jour de leur inscription sur l'acte de francisation.

La mention faite en vertu du paragraphe 2 du présent article ne pourra être supprimée qu'après le voyage accompli et sur la présentation de l'acte de francisation.

27. Les paragraphes 9 de l'article 191 et 7 de l'article 192 du Code de commerce sont abrogés.

L'article 191 du même code est terminé par la disposition suivante :

« Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront, dans leur ordre d'inscription, après les créances privilégiées. »

28. L'article 233 du Code de commerce est modifié ainsi qu'il suit :

« Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, en ce cas, vingt quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter hypothécairement pour leur compte sur leur part dans le navire, avec l'autorisation du juge. »

29. Les navires de vingt tonneaux et au-dessus seront seuls susceptibles de l'hypothèque créée par la présente loi.

30. Le tarif des droits à percevoir par les employés de l'administration des douanes et le cautionnement spécial à leur imposer, à raison des actes auxquels donnera lieu l'exécution de la présente loi, sont fixés par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

La responsabilité de la régie des douanes, du fait de ses agents, ne s'applique pas aux attributions conférées aux receveurs par les lois qui précèdent.

La loi sera exécutoire à partir du 1^{er} mai 1875.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 22 Mai, 30 Juin et 6 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, V^{ie} BLIN DE BOURDON,
T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3634. — *Loi relative, 1° au classement du Fort de Bellevue, à Constantine (Algérie); 2° à l'aliénation de deux Immeubles du Domaine militaire.*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Le fort de Bellevue, dépendant de la place de Constantine, est classé, comme cette place, dans la deuxième série des places de guerre.

2. La zone unique des servitudes de ce fort, assujettie aux prohibitions et restrictions spécifiées par les articles 7 et 9 du décret réglementaire du 10 août 1853 ⁽¹⁾, sera délimitée conformément aux indications du plan joint à l'avis du comité des fortifications, en date du 7 février 1873, et annexé à la présente loi.

3. Le ministre des finances est autorisé à aliéner, au profit du trésor, les deux immeubles dits *Dar el Bey* et *Écuries de la sous-intendance*, actuellement compris dans le domaine militaire de la place de Constantine, lesquels seront remis à cet effet à l'administration des domaines.

4. Un crédit de cent soixante-dix mille francs (170,000^f), à prélever sur le produit de cette aliénation, est ouvert au ministre de la guerre, sur l'exercice 1874 (chapitre XIII, *Matériel du génie*), pour être affecté aux dépenses du fort de Bellevue.

Il ne sera fait usage de ce crédit qu'après qu'il en aura été fait usage par le paiement du prix de vente des deux immeubles aliénés en vertu de l'article précédent.

Les portions de ce crédit qui ne seront pas employées en 1874 pourront être reportées par décret aux exercices suivants.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé LOUIS DE SÉGUR, V^e BLIN DE BOURDOIS,
T. DUCHÂTEL, FÉLIX VOISIN.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISEY.

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 91, n° 780, et Bull. 105, n° 882.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3635. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Agriculture et du Commerce, sur l'exercice 1874, un Crédit extraordinaire, pour les frais de fabrication des Étalons métriques internationaux.*

Du 15 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 22 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'agriculture et du commerce, sur l'exercice 1874, un crédit extraordinaire de seize mille trois cent cinq francs quatre-vingt-dix centimes (16,305' 90'), applicable aux dépenses résultant de la fabrication des étalons métriques internationaux, sous la rubrique : *Chapitre x bis. — Frais de fabrication des étalons métriques internationaux.*

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen de ressources générales affectées à l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 15 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZEROVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRAIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3636. — *Loi qui ouvre au Ministre des Finances, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire applicable au Personnel de l'Administration centrale.*

Du 16 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre des finances, sur l'exercice 1874, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 29 décembre 1873

pour le budget de cet exercice, un crédit montant à la somme de vingt mille deux cent huit francs trente-cinq centimes (20,208^f 35^c), applicable au chapitre XXXV (*Personnel de l'administration centrale*).

2. Il sera pourvu à ce supplément de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 16 Décembre 1874.

Le Président,
Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, T. DUCHÂTEL, E. DE CAZENOVE DE PRADINE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3637. — *Loi qui établit sur les Chiens de forte race un Droit à l'exportation de la frontière de terre.*

Du 19 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Il est établi sur les chiens de forte race, à l'exportation de la frontière de terre, un droit de six francs (6^f) par tête, décime compris.

Seront considérés comme chiens de forte race ceux qui auront trois cent vingt-cinq millimètres ou plus de hauteur au milieu de l'échine.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 19 Décembre 1874.

Le Président,
Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3638. — *DÉCRET qui fixe la Taxe municipale à percevoir sur les Chiens dans la commune de Craponne (Haute-Loire).*

Du 18 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 2 mai 1855;

La délibération du conseil municipal de Craponne (Haute-Loire), en date du 12 février 1874;

L'avis du conseil général et celui du préfet;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La taxe municipale à percevoir sur les chiens, à partir du 1^{er} janvier 1875, dans la commune de Craponne (Haute-Loire), est fixée ainsi qu'il suit :

A cinq francs (5^f) pour les chiens d'agrément ou servant à la chasse;

A deux francs (2^f) pour les chiens de garde.

2. Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3639. — *DÉCRET qui crée une Direction des Contributions directes dans chacun des départements d'Alger, d'Oran et de Constantine.*

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'ordonnance du 2 janvier 1846⁽¹⁾;

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est créé une direction des contributions directes dans chacun des départements d'Alger, d'Oran et de Constantine.

(1) IX^e série, Bull. 1269, n° 12,547.

2. Au personnel continental attaché à chaque direction sont adjoints des agents coloniaux spécialement chargés des opérations relatives à l'assiette de l'impôt arabe dans les territoires non cadastrés.

3. Les relations des directeurs des contributions directes avec le directeur général des affaires civiles et financières et, suivant les territoires, avec les préfets des départements et les généraux commandant les divisions, sont les mêmes que celles qui existent dans la métropole entre ces directeurs et le directeur général et les préfets.

4. Les dispositions des lois, ordonnances, décrets et règlements qui régissent en France l'organisation du personnel et les attributions des contributions directes sont applicables en Algérie, sauf les exceptions résultant de l'organisation administrative du pays, particulièrement en ce qui concerne les travaux d'art du cadastre, qui continueront à être préparés par le service spécial de la topographie.

5. Le gouverneur général réglera les détails et moyens d'exécution du présent décret. Il statuera sur le mode de recrutement et de nomination des agents coloniaux.

6. Le décret du 8 mai 1872 ⁽¹⁾, portant création d'un service central des contributions directes et du recensement, est et demeure rapporté.

7. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODRY.

Signé M^e DE MAC MAHON.
Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^e DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3640. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1874, un Crédit à titre de Fonds de concours versés au Trésor par la ville de Dunkerque, pour les Travaux d'amélioration du Port de cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

⁽¹⁾ Bull. 95, n° 1188.

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 20 mai 1863, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à cet effet une avance montant à douze millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce;

Vu la déclaration du receveur de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 5 octobre dernier, une nouvelle somme de six cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de douze millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 24 novembre 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre XXXVII. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de six cent mille francs (600,000^f), applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales affectées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3641. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1874, un Crédit à titre de Fonds de concours versés au Trésor par la Chambre de commerce du Havre, pour les travaux d'agrandissement de l'Avant-Port de cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pu être employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 22 juillet 1870, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance montant à sept millions de francs pour l'agrandissement de l'avant-port du Havre;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine constatant qu'il a été versé au trésor, les 25 juin, 6-25 juillet, 5-25 août, 5 septembre et 5 octobre 1874, de nouvelles sommes montant ensemble sept cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance précitée de sept millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 24 novembre 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1874 (chapitre xxxvii. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de sept cent mille francs (700,000^f), applicable aux travaux d'agrandissement de l'avant-port du Havre.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Art. 1. — *DÉCRET qui ouvre, sur l'exercice 1874, un Crédit à titre de Fonds concours versés au Trésor par des Départements, des Communes et des particuliers, pour l'exécution de divers Travaux publics.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

La loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1874, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

L'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics sont portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu d'ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

L'état ci-annexé des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1874;

Sur la lettre du ministre des finances, en date du 24 novembre 1874,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1874 (première et deuxième sections), un crédit de un million quatre cent quarante-six mille trois cent quarante francs vingt-quatre centimes (1,446,314^{fr} 24^{cs}).

Cette somme de un million quatre cent quarante-six mille trois cent quarante francs vingt-quatre centimes (1,446,314^{fr} 24^{cs}) est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième sections ci-après désignés, savoir :

1^{re} SECTION.

TRAVAUX ORDINAIRES.

CHAP. XI.	Routes et ponts.....	47,166 ^{fr} 53 ^{cs}
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.....	44,730 87
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.....	28,513 91
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.....	30,374 39

II^e SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales.....	38,779' 21"
— XXXI.	Rectification des routes nationales.....	11,200 00
— XXXV.	Amélioration des rivières.....	2,500 00
— XXXVI.	Établissement de canaux de navigation.....	20,000 00
— XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.....	100,000 00
— XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations.....	52,701 81
— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État...	1,070,347 49

ENSEMBLE, comme ci-dessus..... 1,446,314 21

2. Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article 1^{er} au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre des travaux publics,
Signé E. CAILLAUX.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1874.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
I ^{re} SECTION. (TRAVAUX ORDINAIRES.)		
CHAPITRE XI.		
ROUTES ET PONTS.		
Ardèche.....	Construction de trottoirs le long des routes nationales n ^{os} 102 et 104, dans la traverse d'Aubenas.....	2,608' 36"
	Revêtement du talus (côté droit) de la route nationale n ^o 104, à la sortie de la ville de Privas.....	950 00
Creuse.....	Construction d'un égout sous la route nationale n ^o 140, dans la traverse de Guéret.....	400 00
Doubs.....	Construction de trottoirs et d'aqueducs dans la traverse de Saint-Claude, banlieue de Besançon.....	3,500 00
Ille-et-Vilaine.	Amélioration de la route nationale n ^o 164, dans la traverse de Montfort.....	3,500 00
Indre.....	Amélioration de la route nationale n ^o 151, dans la traverse d'Issoudun.....	3,000 00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDs SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
Maine-et-Loire.	Élargissement de la route nationale n° 138, dans la traverse de Beaugé.....	4,083 ^f 82 ^c
.....	Rescindement de la maison <i>Bernier</i> , située le long de la route nationale n° 23, à Angers.....	3,500 00
.....	Construction d'un aqueduc sous la route nationale n° 172, dans la traverse de Saint-Gilles.....	400 00
.....	Réparation de trottoirs et de caniveaux le long de la route nationale n° 157, dans la traverse de Soulgé-le-Bruant.....	512 00
.....	Entretien des ponts et passerelles à péage rachetés par la ville de Paris.....	15,000 00
.....	Arrosage de la route nationale n° 34, dans la traversée du bois de Vincennes.....	1,500 00
Seine-Inférieure.	Entretien des chaussées latérales des quais de Rouen.....	5,000 00
Seine-et-Oise..	Entretien de la route nationale n° 10, entre Sèvres et Versailles.....	1,529 20
Tarn-Garonne.	Amélioration de la route nationale n° 123, dans la traverse de Castelsarrasin.....	683 21
Inde.	Amélioration de la route nationale n° 149 <i>bis</i> , dans la traverse de la Chaise-le-Vicomte.....	1,000 00
TOTAL du chapitre XI.....		47,166 53
CHAPITRE XII.		
NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.		
.....	Construction d'un bas port sur le Rhône, à Tournon.....	8,409 20
.....	Travaux de dragage du port d'Andelle, sur la Seine.....	1,900 00
Indre-et-Loire.	Construction d'une cale d'abordage sur la Loire, à Saint-Michel-sur-Loire.....	700 00
.....	Travaux de redressement du coude de Fretteraux et de régularisation du Doubs, à la limite des départements du Jura et de Saône-et-Loire.....	3,000 00
.....	Amélioration de la rampe d'accès d'aval du pont de Dax, sur l'Adour.....	2,066 66
.....	Frais de nettoyage de la Leyre orientale.....	800 00
Loire-Inférieure.	Approfondissement de la Maine et construction d'une cale au lieu dit le <i>Port Coffineau</i> , commune de Château-Thibaud.....	2,000 00
Lot-Garonne.	Construction d'une cale sur le Lot.....	7,000 00
Maine-et-Loire.	Reconstruction du petit port de Chêne-Hutte-les-Tuffeaux, sur la Loire.....	500 00
.....	Entretien des puits établis sur l'Yonne.....	700 00
.....	Réparation de l'estacade de Watten, sur l'Aa.....	1,000 00
.....	Curage de la Scarpe.....	180 00
.....	Réparation des avaries causées par les crues de l'Allier au perré des Laisses, commune des Martres-d'Artières.....	1,875 00
Savoie (Haute-).	Construction de barrages régulateurs des eaux du lac d'Annecy.....	10,300 01
Seine-et-Marne.	Établissement d'un port sur la Marne, à Lagny.....	4,000 00
.....	Entretien des puits établis sur la Cure.....	300 00
TOTAL du chapitre XII.....		44,730 87
CHAPITRE XIII.		
NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.		
Bouches-du-Rhône.	Approfondissement du canal d'Arles à Bouc.....	4,881 41
Marne (Haute-).	Études d'un canal de Saint-Dizier à Vassy.....	3,000 00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
Meurthe-et-Moselle.	Études d'un avant-projet de canalisation de la Meurthe en aval du pont de Malzéville et de jonction de cette rivière, soit avec le canal de la Marne au Rhin, soit avec la Moselle canalisée.....	1,000 ⁰⁰
Nord.....	Reconstruction du pont tournant de la Croix, situé au confluent de la Basse-Colme et de l'embranchement d'Hondschoote.....	7,250 ⁰⁰
Pas-de-Calais..	Reconstruction du tablier du pont tournant de l'Abbesse, sur le canal de la Haute-Colme.....	8,700 ⁰⁰
Somme.....	Entretien du chemin de halage du canal de la Sensée.....	50 ⁰⁰
	Construction d'un pont mobile sur le canal de la Somme, en remplacement du bac de Petit-Port.....	4,631 ⁵⁰
	TOTAL du chapitre XIII.....	28,513 ⁵⁰
CHAPITRE XIV.		
PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.		
Alpes-Maritimes.	Construction d'une jetée dans la crique de Crotton.....	1,000 ⁰⁰
Bouches-du-Rhône.	Entretien des capoulières du canal de Bouc à Martigues....	2,900 ⁰⁰
Charente-Inferieure.	Construction de deux appontements au port de Chatressac. Amélioration du chenal de l'Arceau, à Dolus.....	1,500 ⁰⁰ 3,333 ⁵⁰
Gironde.....	Entretien des quais du port de Libourne.....	1,191 ⁰⁰
	Entretien des ports de Cyverne, de Saint-Christoly, de Lamarque, de Saint-Julien, de Pauillac, de Saint-Estèphe, de la Maréchale et de Richard.....	3,157 ⁵⁰
Hérault.....	Travaux de dragage au port de Balarue, sur l'étang de Thau.....	600 ⁰⁰
	Entretien des ports de Vèze, de Bouzigues, de Balarue et de Marseillan.....	3,600 ⁰⁰
Manche.....	Construction d'une passerelle au Haut-Dick, sur la Tautec..	2,000 ⁰⁰
	Travaux de creusement du chenal d'Yport.....	59 ⁵⁰
Seine-Inférieure.	Travaux de défense de la plage des Petites-Dalles.....	6,000 ⁰⁰
	Entretien des chaussées longeant les quais du port de Dieppe.....	4,500 ⁰⁰
	TOTAL du chapitre XIV.....	30,771 ⁵⁰
II ^e SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)		
CHAPITRE XXX.		
LACURES DES ROUTES NATIONALES.		
Alpes-(Basses-).	Construction de la route nationale n° 207, dans la commune d'Entrevaux.....	28,779 ⁵⁰
Savoie	Construction de la route nationale n° 202, entre Cluses et le pont de Bioges.....	10,000 ⁰⁰
(Haute-).		
	TOTAL du chapitre XXX.....	38,779 ⁵⁰
CHAPITRE XXXI.		
RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES.		
Hérault.....	Rectification de la route nationale n° 112, dans la traverse de Béziers.....	7,000 ⁰⁰
Pyrénées (Hautes-).	Rectification de la route nationale n° 21, entre Juxes et Barèges.....	4,200 ⁰⁰
	TOTAL du chapitre XXXI.....	11,200 ⁰⁰

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
CHAPITRE XXXV.		
AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.		
Meuse.....	Études relatives à l'établissement de réservoirs dans la vallée de l'Ornain, pour l'alimentation du canal de la Marne au Rhin.....	1,000 ^f 00 ^s
Seine-Inférieure.	Restauration de trois ponts de halage sur la Seine.....	1,500 00
TOTAL du chapitre XXXV.....		2,500 00
CHAPITRE XXXVI.		
ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.		
Saône-et-Loire.	Établissement de la rigole navigable de l'Arroux.....	20,000 00
CHAPITRE XXXVII.		
TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.		
Calvados.....	Amélioration du port de Honfleur.....	100,000 00
CHAPITRE XXXVIII.		
TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.		
Landes.....	Travaux de défense de la ville de Dax contre les inondations de l'Adour (quartiers Bibi et Sablar).....	15,300 00
	Travaux de défense de la ville d'Angers contre les inondations.....	20,000 00
Maine-et-Loire.	Travaux d'exhaussement et de consolidation des levées de Savennières.....	7,915 10
	Construction d'une chaussée d'empierrement sur le couronnement des levées de Savennières.....	8,886 71
May-de-Dôme.	Construction d'une deuxième rampe d'abordage dans le perré de Dallet, sur l'Allier.....	600 00
TOTAL du chapitre XXXVIII.....		52,701 81
CHAPITRE XLIII.		
TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.		
ôte-d'Or....	Études des chemins de fer de Dijon à Gray, par Mirabeau, et de Seurre à Chagny, par Corgengoux.....	2,000 00
Gers et Lot-et-Garonne. Somme et Pas-de-Calais.	Construction du chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.....	1,064,193 19
	Construction du chemin de fer de Béthune à Abbeville....	3,500 00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FOND SONT DESTINÉS.	VOTE DÉFINITIF.
Seine.	Construction du chemin de fer de Ceinture (rive gauche)..	654' 30"
	TOTAL du chapitre XLIII.....	1,370,047 59
RÉCAPITULATION.		
I ^{re} SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.		
CHAP. XI.	Routes et ponts	47,160' 53"
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.....	44,730 87
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.....	28,513 94
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	30,374 39
II ^e SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
CHAP. XXX.	Lacunes des routes nationales	38,779 24
— XXXI.	Rectification des routes nationales.....	11,200 00
— XXXV.	Amélioration des rivières.....	2,500 00
— XXXVI.	Établissement de canaux de navigation.....	20,000 00
— XXXVII.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	100,000 00
— XXXVIII.	Travaux de défense contre les inondations.....	52,701 84
— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.....	1,070,347 44
	TOTAL GÉNÉRAL.....	1,446,314 84

Vu pour être annexé au décret en date du 27 novembre 1874, enregistré le n° 755.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3643. — DÉCRET qui modifie la composition du Conseil de Prud'hommes de Lunéville.

Du 27 Novembre 1874.

(Promulgué au *Journal officiel* du 1^{er} décembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 1^{er} juin 1853, sur les conseils de prud'hommes;

Vu le décret du 4 mars 1854 ⁽¹⁾, qui a établi un conseil de prud'hommes à Lunéville;

Vu la délibération prise par le conseil municipal de Lunéville, dans séance du 6 mars 1874;

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 164, n° 1373.

la délibération du conseil de prud'hommes de Lunéville, en date du 11 juillet 1874;

l'avis du préfet de Meurthe-et-Moselle, du 2 septembre 1874;

la lettre du garde des sceaux, ministre de la justice, du 28 du même mois;

le Conseil d'État entendu,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. Le conseil de prud'hommes établi à Lunéville sera désormais composé de la manière suivante :

INDUSTRIELS.	NOMBRE de prud'hommes.	
	Patrons.	Ouvriers.
Forgerons, taillandiers, maréchaux, cloutiers, serruriers, armuriers, fondeurs en cuivre, tourneurs sur métaux, chaudronniers, ferblantiers, lampistes, orfèvres, bijoutiers, horlogers, graveurs, doreurs, fourbisseurs, mécaniciens, fabricants d'instruments de précision, couteliers, pompiers, fontainiers, fabricants de verres de montres.	1	1
Charpentiers, menuisiers, ébénistes, charrons, scieurs de long, tonneliers, tabletiers, emballeurs, fabricants de cadres, formiers, tourneurs en bois et en os, fabricants de chaises, vanniers, fabricants de jouets d'enfants, fabricants de pipes	1	1
Entrepreneurs de travaux publics, sculpteurs, tailleurs de pierres, carriers, paveurs, marbriers, maçons, fabricants de tuiles et de briques, de poterie et faïence; couvreurs, chaudronniers, fabricants de plâtre, plâtriers, poêliers, vitriers, peintres en bâtiments et en voitures, badigeonneurs, verriers.	1	1
Fabricants de broderies, bonnetiers, filateurs de coton, gantiers, tisserands, teinturiers, passementiers, fabricants de parapluies, tapissiers, chapeliers, fabricants de casquettes, tailleurs d'habits, tanneurs, chamoiseurs, corroyeurs et mégissiers, selliers, carrossiers, bourrelliers, cordonniers, bottiers, fourreurs, pelletiers, brosiers, fabricants de peignes, cordiers, fabricants de chapeaux de paille, fabricants de tricots.	2	2
Imprimeurs, lithographes, libraires et relieurs, fabricants de papiers peints, cartonnières, fabricants d'huile, de chandelle, de cire, de couleurs; distillateurs, brasseurs, féculiers, confiseurs, chocolatiers, meuniers, vermicelliers, pâtisseries, fabricants d'amidon, fabricants de poudrette, cardiers, fabricants de cirage, gaziers, saliniers.	1	1
	6	6
TOTAL.	12	

2. La juridiction du conseil de prud'hommes de Lunéville s'étendra à tous les établissements industriels désignés ci-dessus et dont le siège sera situé dans les deux cantons de Lunéville.

Seront justiciables de ce conseil les fabricants, entrepreneurs et chefs d'atelier qui seront à la tête desdits établissements, ainsi que contre-maîtres, ouvriers et apprentis qui travailleront pour eux, et que soit d'ailleurs le lieu du domicile ou de la résidence des uns et des autres.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le con-

cerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3644. — DÉCRET qui établit un Conseil de Prud'hommes à Nice.

Du 27 Novembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 1^{er} décembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 18 mars 1806, les décrets des 11 juin 1809⁽¹⁾ et 20 février 1810⁽²⁾, la loi du 3 août 1810 et celle du 1^{er} juin 1853, concernant les conseils de prud'hommes;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Nice, en date du 21 mai 1872, et celle du tribunal de commerce de cette ville, en date du 28 octobre suivant;

Vu les délibérations du conseil municipal de Nice, des 2 octobre 1873 et 13 novembre 1874;

Vu l'avis du préfet des Alpes-Maritimes, du 29 mai 1874;

Vu la lettre du garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 17 juillet 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est créé à Nice un conseil de prud'hommes qui sera composé de la manière suivante :

CATÉ- GORIES.	INDUSTRIES.	NOMBRE de prud'hommes.	
		Patrons.	Ouvriers.
1 ^{re} .	Entrepreneurs de maçonnerie et de charpentes, tailleurs de pierres, fabricants de chaux et de plâtre, briquetiers, marbriers.	2	2
2 ^e .	Serruriers, ferblantiers et zingueurs, fumistes, mécaniciens....	1	1
3 ^e .	Peintres en bâtiments, peintres décorateurs, marqueteurs, tabletiers, menuisiers et ébénistes, charrons, tonneliers.	1	1
4 ^e .	Fabricants de pâtes alimentaires.	1	1
5 ^e .	Imprimeurs et lithographes.	1	1
		6	6
	TOTAL.....	12	12

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 240, n° 4450.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 272, n° 5254.

2. La juridiction du conseil de prud'hommes de Nice s'étendra à tous les établissements industriels désignés ci-dessus et dont le siège sera situé sur le territoire de cette ville.

Seront justiciables dudit conseil les fabricants, entrepreneurs et chefs d'atelier qui seront à la tête desdits établissements, ainsi que les contre-maîtres, ouvriers et apprentis qui travailleront pour eux, quel que soit le lieu du domicile ou de la résidence des uns et des autres.

3. Aussitôt après son installation, le conseil de prud'hommes de Nice préparera et soumettra à l'approbation du ministre de l'agriculture et du commerce un projet de règlement pour son régime intérieur.

4. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois et publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,
Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3645. — *DÉCRET qui modifie la composition du Conseil de Prud'hommes de Troyes.*

Du 27 Novembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 1^{er} décembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce,

Vu la loi du 1^{er} juin 1853, concernant les conseils de prud'hommes;

Vu le décret du 7 mai 1808 ⁽¹⁾, qui a institué un conseil de prud'hommes Troyes, l'ordonnance du 17 avril 1820 ⁽²⁾ et les décrets des 16 septembre 1850 ⁽³⁾ et 26 août 1865 ⁽⁴⁾, qui ont modifié la composition de ce conseil;

Vu les délibérations des conseils de prud'hommes de Troyes, en date des 22 juin et 13 octobre 1873, et celles de la chambre de commerce de la même ville, des 13 août 1873 et 24 février 1874;

Vu l'avis du préfet de l'Aube, en date du 10 avril 1874;

Vu l'avis du garde des sceaux, ministre de la justice, exprimé dans sa lettre du 1^{er} juillet 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRETS:

⁽¹⁾ IV^e série, Bull. 192, n° 3362.

⁽²⁾ VII^e série, Bull. 365, n° 6669.

⁽³⁾ X^e série, Bull. 311, n° 2444.

⁽⁴⁾ XI^e série, Bull. 1356, n° 13,656.

ART. 1^{er}. Le conseil de prud'hommes établi à Troyes sera désormais composé de la manière suivante :

CATÉ- GORIES.	INDUSTRIELS.	NOMBRE de prud'hommes.	
		Patrons.	Ouvriers.
1 ^{re} .	Filateurs de coton, de fil, de soie, de bourre de soie, de laine, fabricants de cardes, retordeurs, fabricants de ouate, défilocheurs.	1	1
2 ^e .	Fabricants de bonneterie en coton, en laine, en fil de soie et en bourre de soie; fabricants de tricot au métier circulaire, blanchisseurs et apprêteurs de bonneterie et de toile, teinturiers, dégraisseurs, fabricants de ganterie en coton, en laine, en fil de soie et en bourre de soie; apprêteurs en draperie et étoffes diverses, fabricants d'aiguilles, lamineurs en coton, fabricants de tissus de coton, de fil de laine et de soie; passementiers, calendriers, cylindriers, gratteurs, fabricants de broderies et d'ornements d'église, fabricants de toile cirée, de rots et de laines.	2	2
3 ^e .	Charpentiers, menuisiers en bâtiments, scieurs de long, maçons, plâtriers, tailleurs de pierres, fabricants de briques, de tuiles, de tuyaux de drainage, de poteries; peintres, vitriers, serruriers en bâtiments, fabricants de chaux et de plâtre, fabricants de couleurs préparées, décorateurs de bâtiments, entrepreneurs de constructions, sculpteurs, ornementistes, marbriers, entrepreneurs de monuments funèbres, fabricants et poseurs de bitume, usine à gaz, exploitants de scieries, zingueurs, grillageurs, tôliers, couvreurs, paveurs, carriers, terrassiers, fabricants de carreaux de terre.	1	1
4 ^e .	Ébénistes, tourneurs sur bois, doreurs et argenteurs sur bois, fabricants de chaises, tonneliers, cordiers, sabotiers, graveurs sur bois, boisseliers, vanniers, lamisiers, fabricants de billards, fabricants d'objets de literie, layetiers, emballeurs, tapissiers, matelassiers, fabricants de cannes, de parapluies, de paillasons, de brosse et de peignes; fabricants d'eau gazeuse, fabricants de moutarde, de chandelles, de bougies, d'allumettes; produits chimiques, confiseurs, distillateurs, liquoristes, brasseurs, fabricants de vinaigre, de pâte d'Italie, de chocolat, d'huile, de colle d'amidon, de féculé, de savon et de blanc de Troyes; fabricants de placage, fabricants de formes.	1	1
5 ^e .	Imprimeurs, typographes et lithographes, graveurs en taille-douce, fabricants de papier, de carton, de registres; brocheurs, relieurs, maroquiniers, parcheminiers, cartonniers pour bonneterie et bureaux, photographes, figuristes, fabricants de papiers peints, peintres sur verre, opticiens, fabricants d'instruments de musique, miroitiers, tabletiers.	1	1
6 ^e .	Taillieurs d'habits, cordonniers, bottiers, fabricants de chaussons, tanneurs, corroyeurs, chamoiseurs, hongroyeurs, mégissiers, pelletiers, bandagistes, apprêteurs de crin, boyaudiers, menuisiers, chapeliers, fabricants de chapeaux de paille, ateliers de confections pour hommes et pour femmes, chemisiers, modistes, lingères, couturières, fabricants de corsets, de casquettes, de fleurs artificielles, parfumeurs.	1	1
7 ^e .	Ateliers de constructions de machines, mécaniciens, armuriers, couteliers, taillandiers, maréchaux ferrants, fabricants de pompes, plombiers, poêliers, fumistes, serruriers en métiers, orfèvres, horlogers, bijoutiers, ciseleurs, fondeurs en métaux, doreurs et argenteurs sur métaux, graveurs sur métaux, étameurs, potiers d'étain, emouleurs, fabricants en tailleurs de limes, balanciers, forgerons, charrons, carrossiers, bourreliers, selliers, peintres en voitures, ferblantiers, lampistes, fabricants de carrés de montres, menuisiers en voitures.	1	1
TOTAL.		8	8
		16	

2. La juridiction du conseil de prud'hommes de Troyes s'étendra à tous les établissements industriels désignés ci-dessus et dont le siège sera situé dans les trois cantons de Troyes.

Seront justiciables de ce conseil les fabricants, entrepreneurs et chefs d'atelier qui seront à la tête desdits établissements, ainsi que les contre-maîtres, ouvriers et apprentis qui travailleront pour eux, quel que soit le lieu du domicile ou de la résidence des uns et des autres.

3. Le ministre de l'agriculture et du commerce et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3646. — *DÉCRET qui supprime l'École élémentaire annexée au Conservatoire des Arts et Métiers.*

Du 3 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce;

Vu la décision ministérielle du 2 mai 1806, qui a créé au Conservatoire des arts et métiers une école de dessin appliqué à la mécanique;

Vu l'ordonnance royale du 25 novembre 1819⁽¹⁾, qui a confirmé le fonctionnement de cette école;

Vu les délibérations du conseil de perfectionnement du Conservatoire des arts et métiers, en date des 13 août 1869 et 29 octobre 1874, tendant à la suppression de l'école élémentaire,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'école élémentaire annexée au Conservatoire des arts et métiers est supprimée.

2. Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 3 Décembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'agriculture et du commerce,

Signé L. GRIVART.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3647. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Travaux publics, sur l'exercice 1875, un Crédit à titre de Fonds de concours versés au Trésor par la ville de Dunkerque, pour les Travaux d'amélioration du Port de cette ville.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 5 août 1874, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1875, avec la répartition, par chapitres, des crédits affectés au ministère des travaux publics pour ledit exercice;

Vu l'article 13 de la loi de finances du 6 juin 1843, portant règlement définitif du budget de l'exercice 1840, ledit article ainsi conçu :

« Les fonds versés par des départements, des communes et des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à l'exécution de travaux publics, seront portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme sera ouvert par ordonnance royale au ministère des travaux publics, additionnellement à ceux qui lui auront été accordés par le budget pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'aura pas été employée pendant le cours d'un exercice pourra être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu des ordonnances royales qui prononceront l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré; »

Vu la loi du 20 mai 1868, qui autorise la ville de Dunkerque à faire à l'État une avance montant à douze millions de francs pour l'amélioration de son port de commerce;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé au trésor, le 5 octobre 1874, une nouvelle somme de quatre cent mille francs, à titre d'à-compte sur l'avance promise de douze millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances, en date du 27 novembre 1874,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre xxxvi. — Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes), un crédit de quatre cent mille francs (400,000^f), applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

3. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Ministre des travaux publics,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé E. CAILLANT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3648. — *DÉCRET concernant le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.*

Du 12 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies,

DÉCRÈTE :

TITRE PREMIER.

FORME DU GOUVERNEMENT.

ART. 1^{er}. Le commandement général et la haute administration de la Nouvelle-Calédonie sont confiés à un gouverneur.

2. Un commandant militaire est chargé, sous les ordres du gouverneur, du commandement des troupes et des autres parties du service militaire que le gouverneur lui délègue.

3. Quatre chefs d'administration, savoir : un ordonnateur, un directeur de l'intérieur, un chef du service judiciaire et un directeur de l'administration pénitentiaire, dirigent, sous les ordres du gouverneur, les différentes parties du service.

4. Un conseil privé consultatif, placé près du gouverneur, éclaire ses décisions et participe à ses actes dans les cas déterminés.

TITRE II.

DU GOUVERNEUR.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

5. — § 1^{er}. Le gouverneur est le dépositaire de l'autorité du Chef de l'État dans la colonie.

Ses pouvoirs sont réglés par les lois et par des décrets.

§ 2. Les ordres du Gouvernement sur toutes les parties du service lui sont transmis par le ministre de la marine et des colonies.

§ 3. Le gouverneur exerce l'autorité militaire seul et sans partage. Il exerce l'autorité civile avec ou sans le concours du conseil privé. Les cas où ce concours est nécessaire sont réglés au titre V du présent décret.

CHAPITRE II.

DES POUVOIRS MILITAIRES DU GOUVERNEUR.

6. Le gouverneur est chargé de la défense intérieure et extérieure de la colonie.

7. Il a le commandement supérieur des troupes de toutes armes dans l'étendue de son gouvernement. Il ordonne leurs mouvements, et veille à la régularité du service et de la discipline.

8. Les milices de la colonie sont sous les ordres directs du gouverneur. Il en a le commandement général

9. Il a sous ses ordres ceux des bâtiments de l'État qui sont attachés au service de la colonie, et en dirige seul les mouvements.

10. — § 1^{er}. Les commandants de bâtiments de l'État, escadres ou divisions navales en station ou en mission, mouillés dans les ports ou sur les rades de la Nouvelle-Calédonie, sont tenus, toutes les fois qu'ils en sont requis par le gouverneur, de convoier à leur tour, en Europe, les bâtiments marchands, et de concourir à toutes les mesures qui intéressent la sûreté de la colonie, à moins d'instructions spéciales qui ne leur permettent pas d'obtempérer à ces réquisitions.

§ 2. Les commandants desdits bâtiments, escadres ou divisions navales exercent sur les rades de la colonie la police qui leur est attribuée par les lois, ordonnances et décrets de la marine, en conformant aux règlements locaux; mais ils n'exercent à terre aucune autorité.

11. — § 1^{er}. En cas de péril imminent pour la sécurité intérieure ou extérieure, la colonie peut être, soit en entier, soit partiellement déclarée en état de siège par le gouverneur, qui en rend compte immédiatement au ministre de la marine et des colonies.

§ 2. Aussitôt l'état de siège déclaré, les pouvoirs dont l'autorité civile était revêtue pour le maintien de l'ordre et de la police passent à l'autorité militaire, qui les exerce conformément aux lois et décrets en vigueur dans la colonie en ce qui concerne l'état de siège, la justice militaire et le service des places de guerre.

§ 3. L'état de siège est levé aussitôt que les circonstances qui l'ont motivé cessent d'exister.

12. Le gouverneur veille et pourvoit à l'administration de la justice militaire, en se conformant aux lois et décrets sur la matière promulgués dans la colonie.

CHAPITRE III.

DES POUVOIRS ADMINISTRATIFS DU GOUVERNEUR.

SECTION PREMIÈRE.

Des pouvoirs administratifs du gouverneur relativement au service de la marine et autres services métropolitains à la charge de l'État.

1^{er} En ce qui concerne l'administration générale.

13. — § 1^{er}. Le gouverneur donne, en se conformant aux règlements sur la matière et aux instructions du ministre de la marine et des colonies, en ce qui regarde l'administration de la marine et les autres services métropolitains à la charge de l'État, les ordres généraux concernant :

la réalisation, la garde et la délivrance des approvisionnements destinés aux besoins de la flotte et des autres services;
l'exécution des travaux maritimes, militaires et civils conformément aux plans et devis arrêtés;
les constructions et réparations des bâtiments de l'État et du matériel appartenant à la flotte;
l'armement et le désarmement des bâtiments attachés au service de la colonie.

2. Il détermine le mode d'exécution des travaux, la composition des chantiers et ateliers provisoires ou permanents, et règle les tarifs et le mode ou autres prestations du personnel qui doit y être employé. Il autorise, s'il le juge utile, en se conformant aux lois et aux instructions du département de la marine et des colonies, l'emploi des condamnés sur les chantiers et dans les ateliers, et règle les conditions de cet emploi.

3. Il tient la main à ce que les dépenses à faire dans la colonie au compte de l'État soient strictement maintenues dans la limite des fixations réglementaires et dans celles des prévisions établies et approuvées par le ministre de la marine et des colonies.

5⁽¹⁾. Il arrête et approuve définitivement les plans et devis relatifs aux travaux dont la dépense ne doit pas dépasser dix mille francs.

Si la dépense doit excéder cette somme, les mémoires, plans et devis ne sont approuvés que provisoirement par le gouverneur, qui doit ensuite les soumettre à l'approbation du ministre. Toutefois, l'exécution peut être ordonnée par lui, sans attendre l'approbation ministérielle, lorsqu'il s'agit de réparations ou de constructions urgentes.

— § 1^{er}. Lorsque les travaux à entreprendre au compte de la colonie doivent entraîner des expropriations, le gouverneur rend les décrets déclaratifs de l'utilité publique, si l'expropriation ne doit pas, sur estimation, entraîner une dépense en indemnités supérieure à mille francs.

2. Si la dépense doit excéder cette somme, la déclaration d'utilité publique est proposée par le gouverneur au ministre de la marine et peut avoir lieu que par un décret.

3. L'expropriation reste d'ailleurs soumise aux formes de procédure déterminées par les lois, ordonnances, décrets et règlements en la matière, en vigueur dans la colonie.

7. — § 1^{er}. Le gouverneur approuve, suivant les besoins du service, dans les cas prévus et dans les limites fixées par les règlements financiers, les cahiers des charges, adjudications et marchés de gré à gré relatifs, soit à des fournitures de matières, munitions navales, subsistances, soit à des entreprises de travaux ou de services publics au compte de l'État.

Pour faciliter l'application de l'ordonnance, on a indiqué par un astérisque les cas où le gouverneur est tenu de prendre l'avis du conseil privé.

§ 2. Il autorise la vente des approvisionnements et des objets reconnus inutiles ou condamnés comme impropres au service.

18. — § 1^{er}. Il propose au ministre les acquisitions et aliénations d'immeubles appartenant à l'État, ainsi que les échanges dont ces immeubles peuvent être l'objet, lorsque leur valeur excède dix mille francs.

§ 2. Il statue définitivement à l'égard des aliénations et échanges dont la valeur n'excède pas cette somme, et en rend compte au ministre de la marine et des colonies.

§ 3. Lorsqu'il y a lieu de procéder à des ventes d'immeubles appartenant à l'État, elles ont lieu, sur cahier des charges, par la voie des enchères publiques.

19. Il arrête, chaque année, pour être soumis à l'approbation du ministre de la marine et des colonies :

1° L'état de prévision des dépenses à comprendre, l'année suivante, au budget de l'État pour les services coloniaux qui sont en compte de la métropole ;

2° Les plans de campagne, ou programmes d'emploi des crédits alloués au budget de l'État, en ce qui concerne les services de matériel ;

3° Les comptes administratifs des dépenses effectuées pour tous les services à la charge de l'État, pendant l'exercice expiré.

20. Il arrête, pour être transmis au ministre :

1° Les comptes des receveurs, des gardes-magasins du matériel appartenant à l'État, autres que celui des approvisionnements pour la flotte, et ceux de tous les comptables de la colonie justiciables de la cour des comptes ;

2° Les comptes rendus par les officiers d'administration ou certains comptables des bâtiments armés localement et ne comptant pas pour la dépense à l'un des ports de la métropole ;

3° Les comptes d'application, en matière et en main-d'œuvre, ainsi que les inventaires généraux des services du matériel.

21. — § 1^{er}. Il autorise conformément aux règlements sur la marine et aux instructions du ministre, le tirage des traites en remboursement des avances faites par la caisse coloniale pour les services à la charge du budget de la marine.

§ 2. Il règle le mode et les conditions de négociation des traites du caissier central du trésor public sur lui-même qui entrent dans la composition des valeurs formant l'encaisse du trésorier payeur de ses préposés.

22. Le gouverneur se fait rendre compte de la situation de différentes caisses publiques, et ordonne toutes vérifications extraordinaires qu'il juge nécessaires.

23. — § 1^{er}. Le gouverneur exerce une haute surveillance sur la police de la navigation.

§ 2. Il réglemente la pêche maritime et la navigation au large et au cabotage local, et détermine les limites dans lesquelles ces diverses industries peuvent être régulièrement exercées.

3. Il donne, lorsqu'il y a lieu, les ordres d'embargo.
4. En temps de guerre, il détermine l'envoi des bâtiments parlementaires et les commissionne.
5. Il commissionne les maîtres au cabotage pour la navigation et les pilotes lamaneurs, conformément aux règlements en vigueur.
6. Il autorise la convocation des tribunaux maritimes commerciaux et tient la main à la ponctuelle exécution des lois et règlements concernant la police des équipages des bâtiments du commerce.
24. Il statue sur les questions douteuses que présente l'application des lois, ordonnances, décrets et règlements concernant les affaires métropolitaines.

2° Pouvoirs spéciaux relatifs à l'administration pénitentiaire.

7. Le gouverneur règle, d'après les dispositions législatives, les installations des transportés et des déportés.
8. Il arrête, par des règlements généraux et sur la proposition du directeur, le classement, la discipline des condamnés, l'organisation du travail, les mesures de répression et les récompenses.
26. Il accorde ou retire, sur la proposition du directeur, les concessions de terrain, les autorisations d'établissements particuliers pour les transportés et des déportés, soit sur les lieux de déportation, soit sur la Grande-Terre; les autorisations de travail, soit dans les ateliers des services publics, soit chez les particuliers.
27. — § 1^{er}. Il arrête, en ce qui concerne les services pénitentiaires, les projets de budget et les projets de travaux à soumettre à l'approbation du ministre de la marine et des colonies, lorsque la dépense excède le chiffre de dix mille francs.
28. Il approuve directement les dépenses ou projets de travaux prévus au budget, et dont le montant total n'excède pas cette somme.
29. Il arrête, chaque année, et transmet au ministre, avec ses observations, le compte administratif établi par l'administration pénitentiaire et faisant connaître l'emploi général des fonds du budget affectés à ce service.
30. Il transmet au ministre les propositions concernant les condamnés qui ont paru dignes de la clémence du Gouvernement; il arrête, sur la proposition du directeur, les autorisations de mariage pour les condamnés, conformément aux règlements.
31. Il règle, sur la proposition du directeur, les rapports de service et les règles de subordination des divers officiers, fonctionnaires et agents attachés à l'administration pénitentiaire.

SECTION IV.

Des pouvoirs administratifs du gouverneur relativement au service intérieur de la colonie.

31. — § 1^{er}. Le gouverneur arrête, chaque année, en se confor-

mant aux décrets et règlements financiers en vigueur dans la colonie, les budgets des recettes et des dépenses du service local, et les rend exécutoires.

§ 2. Il arrête, en même temps, l'état général du plan de campagne des travaux à exécuter, au compte du même service, pendant l'exercice correspondant à celui du budget.

A moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, le plan de campagne ne doit comprendre que des travaux dont les plans et devis ont été régulièrement approuvés, suivant les distinctions établies à l'article 35 ci-après.

32. Pour l'exécution du budget des recettes :

§ 1^{er}. Il statue sur l'assiette, le tarif, les règles de perception et le mode de poursuite des taxes et contributions publiques, sauf ce qui concerne les droits de douane, qui ne peuvent être réglés que par des décrets.

Les arrêtés qu'il rend à cet effet sont immédiatement soumis à l'approbation du ministre de la marine et des colonies. Ils sont toutefois provisoirement exécutoires.

§ 2. Il rend exécutoires les rôles des contributions et statue sur les demandes en dégrèvement. Mais il ne peut, en matière de contributions indirectes, accorder ni remise ni modération de droits.

§ 3. Il arrête les mercuriales pour la perception des droits *valorem*.

§ 4. En matière de contributions indirectes, il arrête et rend définitives les transactions consenties, dans les cas prévus par les règlements, entre l'administration et les contrevenants, et statue sur toutes les questions contentieuses relatives au service des contributions.

33. Pour l'exécution du budget des dépenses, il règle trimestriellement, par voie d'arrêté et par exercice, la distribution des crédits à mettre à la disposition des divers services, et mensuellement celle des fonds réalisés, entre les chapitres du budget.

34. — § 1^{er}. Pour l'exécution du plan de campagne, le gouverneur détermine, au commencement de chaque trimestre, les travaux à entreprendre, à continuer ou à suspendre, et fixe la somme à affecter à chacun d'eux dans la répartition des crédits dont il est parlé à l'article précédent.

§ 2. En dehors de ces déterminations trimestrielles, qui pourront, suivant les besoins nés ou reconnus depuis l'ouverture de l'exercice, comporter certaines modifications au plan de campagne primitivement arrêté, le gouverneur ne devra ordonner ou autoriser aucun travail nouveau et non prévu, si ce n'est dans des cas graves et urgents, comme à la suite d'accidents ou de sinistres tels que incendies, ouragans ou inondations, qui exigeraient des mesures exceptionnelles.

35. — § 1^{er}. Il arrête et approuve définitivement les mémoires, plans et devis des travaux à comprendre au plan de campagne, lorsque la dépense ne doit pas excéder quarante mille francs.

§ 2. Si la dépense doit excéder cette somme, les mémoires, plans et devis doivent être préalablement soumis à l'approbation du ministre de la marine et des colonies.

§ 3. Toutefois, l'exécution peut être ordonnée par le gouverneur, sans attendre l'approbation ministérielle, s'il s'agit de travaux de réparations urgentes.

1. — § 1^{er}. Lorsque les travaux sont exécutés en régie, le gouverneur règle la composition des chantiers et ateliers, fixe les tarifs de main-d'œuvre et autres prestations, et détermine les conditions d'admission, d'emploi et de licenciement du personnel qui doit y être employé.

2. Il autorise, s'il le juge utile, conformément aux lois et aux règlements du département de la marine et des colonies, l'emploi de condamnés sur les chantiers et dans les ateliers, et règle les conditions de cet emploi.

3. — § 1^{er}. Lorsque les travaux à entreprendre au compte du service local doivent entraîner des expropriations, le gouverneur arrête les arrêtés déclaratifs de l'utilité publique.

4. L'expropriation reste d'ailleurs soumise aux formes de procédure déterminées par les lois, ordonnances, décrets et règlements en vigueur dans la colonie.

5. — § 1^{er}. Il approuve, suivant les besoins du service, dans les limites et dans les limites fixées par les règlements financiers, les adjudications et marchés de gré à gré relatifs à des fournitures de matières ou de subsistances, soit à des entreprises de travaux ou de services publics à la charge du service.

6. Il autorise la vente des approvisionnements et des objets inutiles ou condamnés comme impropres au service.

7. — § 1^{er}. Il propose au ministre les acquisitions ou aliénations d'immeubles appartenant au service local, ainsi que les échanges de ces immeubles peuvent être l'objet, lorsque leur valeur excède mille francs.

8. Il statue définitivement à l'égard des acquisitions, aliénations et échanges dont la valeur n'excède pas cette somme, et en rend compte au ministre de la marine et des colonies.

9. Lorsqu'il y a lieu de procéder à des ventes d'immeubles appartenant au service local, elles ont lieu, sur cahier des charges, par la voie des enchères publiques.

10. — § 1^{er}. Le gouverneur pourvoit, à titre gratuit ou onéreux, aux concessions de terrains et emplacements inutiles au service, en conformant aux lois, ordonnances, décrets et règlements sur la matière.

11. Il veille à ce que des poursuites soient exercées pour la révocation des concessions et leur retour au domaine local, lorsque les concessionnaires n'ont pas rempli leurs obligations.

12. Le gouverneur arrête, chaque année, pour être transmis au ministre de la marine et des colonies :

1° Le compte administratif des recettes et des dépenses du service local, établi selon les formes prescrites par les règlements financiers ;

2° Le compte général des travaux exécutés dans le cours de l'exercice, conformément au plan de campagne ;

3° Les comptes d'application en matière et main-d'œuvre, ainsi que les inventaires généraux des services du matériel ;

4° Les comptes des receveurs, gardes-magasins et généralement de tous dépositaires, à un titre quelconque, de valeurs appartenant au service local.

42. — § 1^{er}. Il nomme et convoque les conseils municipaux et commissions en tenant lieu, fixe la durée de leurs sessions et détermine l'objet de leurs délibérations.

§ 2. Il prononce la suspension de ces conseils ou commissions, même leur révocation, ou met fin à leurs sessions, lorsqu'il le juge utile au bon ordre et au bien du service, à la charge de rendre compte au ministre de la marine et des colonies.

§ 3. Il approuve et rend exécutoires les budgets des recettes et dépenses municipales, ainsi que les projets de travaux à la charge de dits budgets.

§ 4. Il arrête les comptes administratifs d'emploi des ressources communales et ceux de tous receveurs et comptables de deniers et de valeurs appartenant aux communes ou centres de population dotés d'une administration communale.

§ 5. Il approuve et rend exécutoires les marchés passés par les administrations municipales pour fournitures ou entreprises de travaux à la charge de la commune.

43. — § 1^{er}. Il statue sur les propositions des administrations communales ayant pour objet des aliénations, acquisitions ou échanges d'immeubles ou de rentes sur l'État ou les particuliers, ainsi que les demandes ou projets d'emprunts, ou autres obligations à mettre à la charge des communes.

§ 2. Lorsqu'il y a lieu de procéder à des ventes d'immeubles et autres propriétés appartenant aux communes, ou à des réalisations d'emprunts, elles se font avec concurrence et publicité.

44. — § 1^{er}. Le gouverneur prend toutes les mesures que les circonstances peuvent rendre nécessaires pour encourager les opérations commerciales et en favoriser les progrès.

§ 2. Il peut, si le défaut de concurrence ou toute autre circonstance le rend nécessaire, régler les tarifs du prix des transports par chaloupes, pirogues et embarcations, dans l'intérieur des ports et rades de la colonie.

§ 3. Il délivre les actes de francisation exceptionnelle ou provisoire, ainsi que les congés de mer, dans la limite et selon les formes déterminées par les lois, ordonnances et décrets sur la matière.

§ 4. Il réglemente la pêche fluviale et détermine les limites dans lesquelles elle peut être régulièrement exercée.

45. Le gouverneur défend ou permet, selon qu'il y a lieu.

ertation des grains, légumes, bestiaux et autres objets de subsistance, et prend, en cas de disette, les mesures nécessaires pour en faciliter l'introduction, en se conformant aux lois, ordonnances et règlements sur la matière.

— § 1^{er}. Le gouverneur règle tout ce qui a rapport à l'instruction publique.

2. Aucun collège, aucune école ou autre institution du même genre ne peuvent être fondés dans la colonie sans son autorisation préalable.

3. Il peut ordonner la fermeture de ces établissements, lorsque l'état de la morale ou de l'ordre public le rend nécessaire.

4. Il nomme aux bourses accordées aux jeunes colons dans les établissements d'instruction publique, soit dans la colonie même, soit en France, quand elles doivent être acquittées sur les fonds du trésor local, et propose au ministre les candidats pour celles dont l'entretien serait supporté par l'État.

— § 1^{er}. Le gouverneur assure le libre exercice et la police extérieure du culte, et pourvoit à ce qu'il soit entouré de la dignité et du respect dus à son caractère sacré.

Il tient la main à ce qu'aucune congrégation ou communauté religieuse ne s'établisse dans la colonie sans l'autorisation spéciale du Chef de l'État.

Aucun bref ou acte de la cour de Rome, à l'exception de ceux relatifs à la censure, ne peut être reçu ni publié dans la colonie qu'avec l'approbation du gouverneur, donnée d'après les ordres du Gouvernement métropolitain.

— § 1^{er}. Le gouverneur propose au ministre, conformément à la loi de finance royale du 25 juin 1833 ⁽¹⁾, l'acceptation des dons et legs ou de bienfaisance dont la valeur est au-dessus de trois mille francs.

Il propose également à l'acceptation du Gouvernement métropolitain les dons et legs faits à la colonie qui contiendraient des clauses onéreuses ou donneraient lieu à des réclamations.

2. Il statue sur l'acceptation de dons et legs pieux ou de bienfaisance de trois mille francs et au-dessous, et sur ceux faits à la colonie sans conditions onéreuses, quand ils ne donnent lieu à aucune réclamation.

3. Il rend compte au ministre de la marine et des colonies.

— § 1^{er}. Le gouverneur surveille l'usage de la presse, en suit les progrès et en réprime les abus.

2. Il commissionne les imprimeurs, donne les autorisations de publier les journaux et les révoque en cas d'abus.

3. Aucun écrit autre que les jugements, arrêtés et actes publics de justice, ne peut être livré à la publicité, sans qu'au préalable deux exemplaires en aient été déposés, l'un au parquet de la justice, l'autre à la direction de l'intérieur.

§ 4. Il peut interdire l'introduction et la mise en circulation dans la colonie des journaux et autres écrits venant du dehors qui seraient reconnus dangereux.

50. — § 1^{er}. Le gouverneur ordonne les mesures générales relatives à la police sanitaire, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la colonie.

§ 2. Il permet ou défend aux bâtiments venant du dehors la communication avec la terre.

§ 3. Il permet l'établissement, la levée et la durée des quarantaines et des cordons sanitaires; il fixe les emplacements des lazarets et autres lieux d'isolement.

§ 4. Les officiers de santé et pharmaciens non attachés au service ne peuvent exercer dans la colonie qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le gouverneur et qu'après avoir rempli les formalités prescrites par les ordonnances, décrets et règlements.

51. — § 1^{er}. Le gouverneur pourvoit à la sûreté et à la tranquillité de la colonie. Il maintient ses habitants dans la fidélité et l'obéissance qu'ils doivent à la métropole.

§ 2. Il interdit ou dissout les réunions ou les assemblées qui peuvent troubler l'ordre public et réprime toute entreprise qui tend à affaiblir le respect dû à l'autorité.

§ 3. Il accorde les passe-ports et les permis de débarquement et séjour, en se conformant aux règles établies.

52. — § 1^{er}. Aucun café, cabaret et autre débit de boissons ne peut être ouvert dans la colonie sans autorisation préalable du gouverneur.

§ 2. La fermeture des établissements mentionnés au paragraphe précédent peut être ordonnée par arrêté du gouverneur, soit par une condamnation pour contravention aux lois et règlements concernant ces professions, soit par mesure de sûreté publique.

§ 53. Le gouverneur statue sur les questions douteuses qui se présentent l'application des lois, ordonnances, décrets et règlements, ce qui concerne l'administration intérieure.

SECTION III.

Des pouvoirs du gouverneur relativement à l'administration de la justice.

54. Le gouverneur veille à la libre et prompt distribution de la justice et se fait rendre, à cet égard, par le chef de service judiciaire, des comptes périodiques qu'il transmet au ministre de la marine et des colonies.

55. — § 1^{er}. Il lui est interdit de s'immiscer dans les affaires qui sont de la compétence des tribunaux et de citer devant lui aucun des habitants de la colonie à l'occasion de leurs contestations, en matière civile ou commerciale, soit en matière criminelle.

56. En matière civile, il ne peut empêcher ni retarder l'exécution des arrêts et jugements, à laquelle il est tenu de prêter main forte lorsqu'il en est requis.

7. — § 1^{er}. En matière criminelle, il ordonne, en conseil privé, l'exécution de l'arrêt, ou prononce le sursis lorsqu'il y a lieu de recourir à la clémence du Chef de l'État.

8. Dans le cas de condamnation à mort, le sursis est de droit prononcé dans le conseil deux voix au moins se sont prononcées pour l'appel à la clémence du Chef de l'État suivent son cours.

9. Il peut faire surseoir aux poursuites ayant pour objet le paiement des amendes, lorsque l'insolvabilité des contrevenants est prouvée, à la charge d'en rendre compte au ministre de la marine et des colonies.

10. Il rend exécutoires les jugements administratifs prononcés en conseil privé, conformément à la section 3 du chapitre III, du présent décret.

— § 1^{er}. Il accorde, en se conformant aux règles établies, les dispenses de mariage, dans les cas prévus par les articles 145 et 146 du Code civil et par la loi du 16 avril 1832, relatives aux mariages de beaux-frères et belles-sœurs.

2. Il supplée, par une décision prise en conseil privé, à l'absence du consentement ou des actes respectueux pour le mariage par les articles 151, 152 et 153 du Code civil, dans les conditions indiquées et selon les formes prescrites par le décret du 15 mars 1852 ⁽¹⁾.

— § 1^{er}. Le gouverneur légalise les actes à transmettre hors de la colonie et ceux venant de l'étranger.

Il peut se faire suppléer, pour l'accomplissement de cette formalité, par le chef du secrétariat du gouvernement.

Il se fait remettre et adresse au ministre de la marine les minutes des actes destinés au dépôt des actes des chartes et des colonies.

CHAPITRE IV.

DES POUVOIRS DU GOUVERNEUR À L'ÉGARD DES FONCTIONNAIRES ET DES AGENTS DU GOUVERNEMENT.

Tous les fonctionnaires et les agents du Gouvernement dans la colonie sont soumis à l'autorité du gouverneur.

Son autorité sur les ministres de la religion s'exerce conformément aux ordonnances, édits et déclarations. Mais la surveillance ecclésiastique et la discipline ecclésiastique appartiennent au vicaire apostolique ou autre supérieur ecclésiastique régulièrement institué dans la colonie.

Il exerce une haute surveillance sur les membres de l'ordre judiciaire. Il a le droit de les reprendre et il prononce sur les faits de discipline conformément aux ordonnances et décrets qui les concernent.

— § 1^{er}. Le commandant militaire et les chefs d'administration placés sous son autorité immédiate.

§ 2. Le gouverneur peut déléguer au commandant militaire une partie des attributions militaires dont il est investi.

§ 3. Le gouverneur donne, tant au commandant militaire qu'aux chefs d'administration, les ordres généraux relatifs aux diverses parties du service.

Ces fonctionnaires peuvent individuellement lui faire les représentations respectueuses ou les propositions qu'ils jugent utiles au bien du service. Le gouverneur les reçoit, y fait droit s'il y a lieu, ou leur faire connaître par écrit le motif de son refus.

66. Le gouverneur maintient les chefs d'administration dans les attributions qui leur sont respectivement conférées, sans pouvoir lui-même entreprendre sur ces attributions ni les modifier.

67. Il prononce sur les différends qui peuvent s'élever entre les fonctionnaires de la colonie à l'occasion de leur rang ou de leurs prérogatives.

68. — § 1^{er}. Le gouverneur statue sur l'autorisation à donner pour la poursuite, dans la colonie, des agents du Gouvernement pénétrés de crimes ou délits commis dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2. Cette autorisation n'est pas nécessaire pour commencer l'instruction, dans les cas de flagrant délit, mais la mise en jugement ne peut avoir lieu que sur l'autorisation du gouverneur donnée en conseil.

§ 3. Il rend compte immédiatement des décisions qui ont été prises au ministre de la marine et des colonies, qui statue sur les réclamations des parties, lorsque les poursuites ou la mise en jugement n'ont point été autorisées.

69. — § 1^{er}. Aucune fonction nouvelle rétribuée sur les fonds de l'État ne peut être créée dans la colonie sans l'autorisation du Parlement de l'État ou du ministre de la marine et des colonies.

Toutefois, en cas d'urgence, le gouverneur peut pourvoir aux nécessités du service, à charge d'en rendre compte au ministre.

§ 2. Le gouverneur pourvoit provisoirement, en cas d'urgence, se conformant aux règles établies dans chaque service, aux vacances qui surviennent dans les emplois qui sont à la nomination du Chef de l'État ou à celle du ministre de la marine et des colonies, mais il ne peut conférer aux intérimaires le grade ou le titre des fonctions auxquelles ils sont ainsi provisoirement confiés.

§ 3. Il pourvoit définitivement à tous les emplois qui ne sont pas à la nomination du Chef de l'État, ni à celle du ministre, à la réserve de ceux des agents inférieurs qui sont nommés par les chefs d'administration, comme il sera dit à l'article 141 ci-après.

§ 4. Il révoque ou destitue les agents nommés par lui.

Il révoque ou destitue également ceux nommés par les chefs d'administration, sur la proposition ou après avoir pris l'avis de ces chefs, dont il émane la nomination.

70. Il se fait remettre, tous les ans, par les chefs d'administration et les chefs de corps, chacun en ce qui le concerne, des notes sur

duite et la capacité des fonctionnaires, officiers et employés de grade.

Il fait parvenir ces notes au ministre de la marine avec ses observations.

CHAPITRE V.

DES RAPPORTS DU GOUVERNEUR AVEC LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS.

1. — § 1^{er}. Le gouverneur communique, en ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, avec les gouverneurs des pays et colonies de l'Australie, de la mer des Indes, de la Malaisie, des mers de la Chine, du Japon et de l'Océanie.

2. Il négocie, lorsqu'il y est autorisé et dans les limites de ses fonctions, toutes conventions commerciales et autres, mais il ne les conclure que sauf la ratification du Chef de l'État.

3. Il traite des cartels d'échange.

CHAPITRE VI.

DES POUVOIRS DU GOUVERNEUR À L'ÉGARD DE LA LÉGISLATION COLONIALE.

1. — § 1^{er}. Le gouverneur promulgue les lois, ordonnances, décrets et arrêtés qui doivent recevoir leur exécution dans la colonie. La promulgation résulte de l'insertion des actes dans la feuille officielle.

Ils sont exécutoires au chef-lieu à compter du lendemain de cette insertion.

2. Le gouverneur détermine par arrêté les délais dans lesquels ils deviennent exécutoires à partir de cette publication dans les différents districts de la colonie, suivant leur éloignement du chef-lieu.

3. Les lois, ordonnances et décrets de la métropole ne peuvent être promulgués dans la colonie qu'autant qu'ils y ont été rendus exécutoires par un décret du Chef de l'État.

4. — § 1^{er}. Le gouverneur prend, en conseil, les arrêtés ayant pour objet de régler les matières d'administration et de police en l'exécution des lois, ordonnances, décrets et ordres du ministre de la marine et des colonies.

5. 2. Il peut, comme sanction de ses arrêtés, édicter des peines qui n'au maximum de cent francs d'amende et quinze jours de prison, mais sans que ces peines sortent du domaine des peines de simple police.

6. Les arrêtés du gouverneur portent la formule suivante :

Nous, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, sur le rapport de...

..... (le chef d'administration compétent),

Le conseil privé entendu,

Avons arrêté et arrêtons...

Ils portent, dans un article final, l'indication du ou des chefs d'administration qui sont chargés de leur exécution, et sont contre-signés

par le ou les chefs d'administration sur le rapport desquels ils sont pris par le gouverneur.

74. Lorsque le gouverneur juge utile d'introduire dans la législation coloniale, en dehors des matières qu'il peut régler par des arrêtés, des modifications ou des dispositions nouvelles, il s'en fait faire le rapport en conseil ou fait préparer au besoin des projets de lois et de décrets et transmet le travail au ministre de la marine, qui prend à ce sujet les ordres du Chef de l'État.

75. Le gouverneur peut faire des proclamations conformes aux lois, ordonnances et décrets en vigueur et pour leur exécution.

CHAPITRE VII.

DES POUVOIRS EXTRAORDINAIRES DU GOUVERNEUR.

76. Le gouverneur exerce dans la colonie les pouvoirs extraordinaires et de haute police qui lui sont conférés ci-après.

77. — § 1^{er}. Il peut mander devant lui, lorsque l'intérêt du bon ordre et de la tranquillité publique l'exige, tout habitant, tout négociant ou autre individu qui se trouve dans l'étendue de son gouvernement.

§ 2. Il écoute et reçoit les plaintes, griefs et réclamations qui sont adressés par les habitants de la colonie et en rend compte exactement au ministre de la marine et des colonies, comme aussi les mesures qu'il a prises pour y porter remède.

78. — § 1^{er}. Il peut faire arrêter, par mesure de haute police, l'individu dont le maintien en liberté serait un danger pour la tranquillité publique ou la sûreté de la colonie.

Ces arrestations ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'un ordre du gouverneur.

§ 2. Il peut interroger l'individu arrêté, mais il doit le faire mettre, dans les vingt-quatre heures, entre les mains de la justice, sauf le cas où il serait jugé nécessaire de procéder contre lui et judiciairement, conformément à l'article 79 ci-après.

79. Dans les circonstances graves et lorsque le bon ordre ou la sûreté de la colonie le commande, le gouverneur peut prendre à l'égard des individus qui compromettent la tranquillité publique les mesures ci-après, savoir :

1^o L'exclusion pure et simple d'une partie déterminée de la colonie ;

2^o La mise en surveillance dans une partie déterminée de la colonie.

Ces mesures ne peuvent être prononcées que pour deux ans au plus. Pendant ce temps, les individus qui en sont l'objet ont la culté de s'absenter de la colonie ;

3^o L'exclusion de la colonie à temps ou illimitée.

Les individus de nationalité française, nés, mariés ou propriétaires dans la colonie, ne peuvent en être exclus pour plus de sept années.

l'égard des autres, l'exclusion peut être illimitée.

2. Les individus qui, pendant la durée de leur exclusion, restent dans la colonie et ceux qui se soustrairaient à la surveillance à laquelle ils auraient été soumis ou enfreindraient la mesure d'exclusion partielle prise contre eux en vertu du paragraphe qui précède, seront jugés pour ce fait par les tribunaux, qui leur appliquent les dispositions de l'article 45 du Code pénal.

0. Il peut refuser l'admission dans la colonie des individus dont la présence y serait reconnue dangereuse.

1. — § 1^{er}. Dans le cas où un fonctionnaire civil ou militaire nommé par le Chef de l'État ou par le ministre de la marine et des colonies aurait tenu une conduite tellement répréhensible qu'il ne pourrait être maintenu dans l'exercice de ses fonctions, si d'ailleurs il n'y a pas lieu à le traduire devant les tribunaux ou si une procédure judiciaire offrirait de graves inconvénients, le gouverneur peut prononcer la suspension de ce fonctionnaire jusqu'à ce que le ministre ait fait connaître ses ordres ou ceux du Chef de l'État.

2. Toutefois, à l'égard des chefs d'administration, des membres du ordre judiciaire et des chefs de corps qui seraient dans le cas sus-cités, le gouverneur, avant de proposer au conseil aucune mesure à leur égard, doit leur faire connaître les griefs existant contre eux et leur offrir les moyens de passer en France pour rendre compte de leur conduite au ministre de la marine et des colonies. La suspension ne peut être prononcée qu'après qu'ils se sont refusés à user de cette faculté.

Leur est loisible, lors même qu'ils ont été suspendus, de demander au gouverneur un passage pour France aux frais du Gouvernement. Ce passage ne peut leur être refusé.

3. Le gouverneur fait connaître par écrit au fonctionnaire suspendu les motifs de la décision prise à son égard.

4. Il peut lui interdire la résidence du chef-lieu et lui assigner dans la colonie une résidence déterminée pendant le temps de sa suspension.

5. La suspension entraîne de droit la privation de la partie du traitement dite *supplément colonial*, pendant le temps que le fonctionnaire restera en cet état dans la colonie, et la moitié du traitement propre, à compter du jour de son départ.

2. — § 1^{er}. Le gouverneur rend compte immédiatement au ministre de la marine et des colonies des mesures qu'il a prises en vertu des pouvoirs extraordinaires et lui en adresse toutes les pièces justificatives, afin qu'il soit statué définitivement.

2. Les individus auxquels les mesures autorisées par le présent chapitre auront été appliquées pourront, dans tous les cas, se pourvoir auprès du ministre de la marine et des colonies, à l'effet d'obtenir qu'elles soient rapportées ou modifiées.

CHAPITRE VIII.

DE LA RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEUR.

83. — § 1^{er}. Le gouverneur peut être poursuivi pour trahison, concussion, abus d'autorité ou désobéissance aux ordres du Chef de l'État ou à ceux du ministre de la marine et des colonies.

§ 2. Toutefois, en ce qui concerne les actes d'administration, il ne peut être recherché que pour les mesures qu'il a prises ou refusé de prendre en opposition aux représentations ou aux propositions des chefs d'administration.

84. — § 1^{er}. Soit que les poursuites aient lieu à la requête du Gouvernement, soit qu'elles s'exercent sur la plainte d'une partie intéressée, il y est procédé conformément aux règles prescrites en France à l'égard des agents du Gouvernement.

§ 2. Dans le cas où le gouverneur est recherché pour dépenses indûment ordonnées en deniers, matières ou main-d'œuvre, il y est procédé administrativement.

85. — § 1^{er}. Le gouverneur ne peut, pour quelque cause que ce soit, être ni actionné ni poursuivi dans la colonie pendant l'exercice de ses fonctions.

§ 2. Toute action dirigée contre lui sera portée devant les tribunaux de France, suivant les formes prescrites par les lois de la métropole.

§ 3. Aucun acte, aucun jugement, ne peuvent être mis à exécution contre le gouverneur dans la colonie.

CHAPITRE IX.

DISPOSITIONS DIVERSES RELATIVES AU GOUVERNEUR.

86. Indépendamment des pouvoirs qui lui sont nommément et pressément conférés par le présent titre, le gouverneur exerce ceux qui lui sont attribués par les lois, ordonnances ou décrets spéciaux intervenus ou à intervenir relativement aux diverses branches des services publics, dans la mesure, les conditions et les formes déterminées par ces actes.

87. Le gouverneur ne peut, pendant la durée de ses fonctions, acquérir des propriétés foncières, ni contracter mariage dans la colonie, sans l'autorisation du Chef de l'État.

88. — § 1^{er}. Lorsque le gouverneur est rappelé par le Chef de l'État, ses pouvoirs cessent aussitôt après le débarquement de son successeur.

§ 2. Le gouverneur remplacé fait reconnaître immédiatement son successeur, en présence des autorités du chef-lieu et devant les troupes assemblées.

§ 3. Il lui remet un mémoire détaillé faisant connaître les opérations commencées ou projetées pendant son administration et la situation des différentes parties du service.

§ 4. Il lui fournit par écrit des renseignements sur tous les fonctionnaires et employés du Gouvernement dans la colonie.

§ 5. Il lui remet, en outre, sur inventaire, ses registres de correspondance et toutes les lettres et pièces officielles relatives à son administration, sans pouvoir en retenir aucune, à l'exception de ses registres de correspondance confidentielle et secrète.

§ 89. — § 1^{er}. En cas de mort, d'absence ou autre empêchement, et lorsqu'il n'y a pas été pourvu d'avance par le Chef de l'État, le gouverneur est remplacé provisoirement par le commandant militaire, ou, à son défaut, par l'un des chefs d'administration, en suivant l'ordre de préséance établi par l'article 150 ci-après du présent décret.

§ 2. Le commandant militaire ou les chefs d'administration intérimaires ne pourront être appelés à remplacer le gouverneur que si aucun titulaire desdits emplois n'est présent dans la colonie.

§ 3. Si, pendant que l'un des chefs d'administration remplit l'intérim, la sûreté intérieure ou extérieure de la colonie est menacée, les mouvements de troupes, ceux des bâtiments de guerre attachés au service de la colonie et toutes les mesures militaires ne peuvent être décidés qu'avec le concours d'un conseil de défense, composé de la manière suivante :

- Le gouverneur p. i., président,
- Le commandant militaire p. i.,
- L'ordonnateur p. i.,
- Le commandant des forces navales,
- Le directeur d'artillerie,
- Le directeur du génie militaire.

TITRE III.

DU COMMANDANT MILITAIRE.

§ 90. Un officier de troupes de la marine, ayant au moins le grade de colonel, occupe, sous les ordres du gouverneur, l'emploi de commandant militaire.

Il est membre du conseil privé.

§ 91. Les attributions du commandant militaire comprennent :

- Le commandement des troupes de toutes armes ;
- Le commandement des milices, lorsqu'elles sont réunies ;
- L'inspection des troupes et des milices, en ce qui concerne la discipline, le service et l'instruction ;
- La visite et l'inspection des places, des forts, des quartiers, des arsenaux, des approvisionnements de guerre, des fortifications, des hôpitaux et de tous autres établissements militaires ;

La police militaire ;

Les fonctions de commandant d'armes au chef-lieu dans les condi-

tions déterminées par le chapitre xxv du titre III du décret du 13 octobre 1863 ⁽¹⁾, sur le service dans les places de guerre et les villes de garnison.

92. — § 1^{er}. Il reçoit le rapport des chefs de corps et des commandants de place sur les différentes parties de leurs services, et les transmet au gouverneur avec ses observations s'il y a lieu.

§ 2. Il lui adresse également les rapports concernant les crimes et les délits commis par des militaires, et pourvoit à l'exécution des ordres donnés par le gouverneur pour la poursuite des prévenus et pour la réunion des conseils de guerre.

93. — § 1^{er}. En cas de vacances dans les emplois du service militaire, il remet au gouverneur la liste des candidats avec des observations sur chacun d'eux.

§ 2. Il propose, s'il y a lieu, la révocation ou la destitution des agents du service militaire nommés par le gouverneur.

94. Le commandant militaire correspond, pour le service ordinaire, avec les commandants des milices, à qui il transmet les ordres du gouverneur.

Il reçoit d'eux les propositions aux places vacantes et les adresse au gouverneur avec ses observations.

95. Il contre-signe les commissions provisoires ou définitives, les congés et les ordres qui émanent du gouverneur et qui sont relatifs aux officiers de toutes armes et aux agents militaires dépendants de son service.

96. Il prépare, d'après les ordres du gouverneur, et lui présente en conseil, lorsqu'il y a lieu, les projets de décrets, d'arrêtés et de règlements concernant le service militaire et celui des milices.

97. Dans l'exercice des attributions déterminées par les précédents articles et de celles qui peuvent lui être déléguées, en outre, conformément aux articles 2 et 65, paragraphe 2, le commandant militaire se conforme aux ordres de service donnés par le gouverneur.

98. Le commandant militaire remet au gouverneur, à la fin de chaque année, un rapport sur toutes les parties du service des troupes et sur la situation de la colonie, en ce qui concerne les ouvrages et les travaux de défense.

Ce rapport est transmis par le gouverneur au ministre de la marine et des colonies.

99. En cas de mort, d'absence ou d'empêchement qui oblige le commandant militaire à cesser ses fonctions, et lorsqu'il n'y a pas été pourvu d'avance par le Chef de l'État, il est remplacé par l'officier militaire le plus élevé en grade, et, à grade égal, par le plus ancien.

⁽¹⁾ XI^e série, Butl. 1166, n^o 11,860.

TITRE IV.

DES CHEFS D'ADMINISTRATION.

CHAPITRE PREMIER.

DES ATTRIBUTIONS DE L'ORDONNATEUR.

100. Un officier du commissariat de la marine, ayant au moins le grade de commissaire, remplissant les fonctions d'ordonnateur, est chargé, sous les ordres immédiats du gouverneur, de l'administration générale de la marine et de celle des services dits *coloniaux* à la charge de l'État.

101. Ces attributions, en ce qui concerne l'administration de la marine proprement dite, comprennent :

Les armements et les revues ;

L'inscription maritime, y compris les rapports de toute nature de ce service avec l'établissement des invalides de la marine, la police de la navigation et des pêches maritimes, la gestion des prises, bris et naufrages et des épaves maritimes ;

Le service des subsistances de la marine ;

La réalisation, la garde, la conservation et la délivrance des approvisionnements nécessaires aux bâtiments de la flotte et aux autres services de la marine ;

La comptabilité générale, la liquidation des dépenses de la marine et l'émission des ordres de paiement.

102. Les services coloniaux à la charge de l'État comprennent :

L'administration des finances de l'État et la direction du trésor ;

Les services de l'artillerie et du génie militaire, en ce qui concerne la direction administrative et la comptabilité ;

La subsistance des troupes et, en général, du personnel au compte du budget colonial ;

La direction, l'administration et la police administrative des prisons militaires et des hôpitaux à la charge du même budget ;

Le service des revues, en ce qui concerne le personnel civil et militaire entretenu aux frais de l'État ;

La comptabilité générale et l'ordonnancement de toutes les dépenses des services coloniaux compris dans le budget de l'État ;

Le contrôle des dépenses des services pénitentiaires, dans les conditions indiquées en l'article 130.

103. Les services énumérés aux deux articles précédents sont régis, quant aux rapports d'attributions et aux détails d'exécution, par les décrets, ordonnances et règlements généraux de la marine rendus applicables dans la colonie, par les ordres et instructions du ministre de la marine et des colonies et par les décisions et arrêtés du gouverneur.

104. L'ordonnateur a encore dans ses attributions :

1° La subsistance, l'entretien et le paiement des prisonniers de guerre ;

2° Les examens à faire subir, conformément aux décrets et règlements en vigueur, aux marins qui se présentent pour être reçus maîtres au cabotage local ; l'expédition de leurs commissions ;

3° Les examens à faire subir aux aspirants pilotes , l'expédition de leurs commissions, la réglementation du pilotage et la surveillance de ce service au point de vue de la discipline et de la sûreté de la navigation ;

4° Les mesures à prendre pour l'émission et la négociation des traites en remboursement des avances faites par la caisse coloniale au service marine ;

5° Les mesures à prendre pour la réalisation au trésor de toutes les valeurs appartenant à l'État, ainsi que les conditions de négociation ou de placement des traites du trésor et autres valeurs de portefeuille ;

6° Les marchés et adjudications des ouvrages et approvisionnements pour tous les services métropolitains, les ventes et cessions d'objets provenant des magasins de l'État ou condamnés comme impropres au service ; la réalisation au trésor du produit desdites ventes et cessions ;

7° L'administration du domaine de l'État dans la colonie et toutes les mesures qui s'y rapportent ;

8° Les mouvements du port de guerre ; la garde et la conservation des bâtiments désarmés ;

9° La gestion et la liquidation des successions maritimes de celles de tous les officiers, fonctionnaires et agents rétribués soit sur les fonds de l'État, soit sur ceux du service local ;

10° La police administrative des bâtiments militaires affectés au logement des troupes, ainsi que les mesures à prendre pour leur occupation, leur entretien et leur conservation ;

Le tout conformément aux dispositions des lois, ordonnances, décrets et règlements spécialement faits pour la colonie ou qui y ont été rendus applicables ;

11° Et en général la préparation, la présentation et l'exécution des ordres, décisions et arrêtés du gouverneur en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs définis dans la première section du chapitre III du titre II du présent décret, sauf, en ce qui concerne l'administration pénitentiaire, les attributions réservées au directeur de ladite administration par le chapitre IV du présent titre.

105. L'ordonnateur a sous ses ordres :

Les officiers et employés du commissariat de la marine employés dans les services dépendant de son administration ;

Les gardes-magasins des services à la charge de l'État ;

Les médecins et pharmaciens de la marine ;

Le trésorier payeur et ses préposés ;

Et les autres agents civils entretenus ou non entretenus qui, par la nature de leurs fonctions, dépendent de son service.

106. Il donne des ordres ou adresse des réquisitions en ce qui concerne son service :

Aux officiers commandant les bâtiments de l'État attachés au service de la colonie;

Aux officiers chargés des directions de l'artillerie et du génie;

Aux ingénieurs des constructions navales;

Aux officiers de port;

A la gendarmerie ou aux troupes qui en font le service;

A tous les comptables.

107. En cas de mort, d'absence ou de tout autre empêchement qui oblige l'ordonnateur à cesser son service, il est remplacé par l'officier d'administration de la marine le plus élevé en grade, et, à grade égal, par le plus ancien.

CHAPITRE II.

DES ATTRIBUTIONS DU DIRECTEUR DE L'INTÉRIEUR.

108. Le directeur de l'intérieur est chargé, sous les ordres du gouverneur, de l'administration intérieure de la colonie et de la direction de tous les services qui s'y rattachent.

109. Ces attributions comprennent :

1°. En ce qui concerne le service général :

1° Le service des travaux publics au compte de la colonie;

2° Celui des ports de commerce, en tout ce qui concerne leur création, leur conservation, leur police et leur entretien; l'établissement, l'entretien et la surveillance des signaux, vigies et phares;

3° L'instruction publique à tous ses degrés, sauf la part d'action dévolue à l'autorité ecclésiastique légalement constituée;

4° L'exécution des lois, édits, déclarations, ordonnances, décrets et règlements relatifs au culte, aux ecclésiastiques et aux communes religieuses; à la police et à la conservation des églises et des lieux de sépulture; aux tarifs et règlements sur le casuel, les convois funéraires; le tout dans la limite assignée à l'autorité civile et sans préjudice des pouvoirs spéciaux conférés à l'autorité ecclésiastique par les lois, décrets et autres actes relatifs à son institution dans la colonie;

5° Les administrations financières de l'enregistrement et du domaine local, de la douane, des postes et des contributions diverses, le service de la perception des revenus locaux, sans préjudice du droit de surveillance et de contrôle conféré à l'ordonnateur sur tous les comptables des deniers publics dans la colonie;

6° La conservation des eaux et forêts, les ports d'armes, la chasse, la pêche dans les lacs, étangs et rivières à partir du point où cesse l'autorité maritime dévolue à l'ordonnateur;

7° L'administration et la police sanitaires, tant en ce qui concerne les bâtiments venant du dehors que pour les mesures à prendre à l'intérieur contre les maladies contagieuses ou épidémiques et les épidémies; la surveillance des officiers de santé et pharmaciens non attachés au service de la marine; les examens à leur faire subir; la surveillance du commerce de droguerie;

8° L'assistance publique; les mesures concernant les lépreux, aliénés et les enfants abandonnés; le régime intérieur des hôpitaux et asiles entretenus aux frais de la colonie; les propositions concernant les dons et legs pieux de bienfaisance;

9° Le régime intérieur et l'administration des prisons civiles, et, en général, de tous les lieux de détention autres que les prisons militaires;

10° La surveillance administrative de la curatelle aux successions vacantes; la gestion et la vente des biens sans maîtres et des épaves maritimes; la réunion au domaine colonial des lieux abandonnés ou acquis par prescription;

11° La direction de l'agriculture, du commerce et de l'industrie et la proposition de toutes les mesures qui les concernent; la surveillance des approvisionnements généraux de la colonie et la proposition des mesures à prendre à cet égard;

12° Le système monétaire, les mesures concernant l'exportation du numéraire;

13° La surveillance des banques publiques, des agents de change, courtiers et des préposés aux ventes publiques, autres que celles faites par autorité de justice;

14° La direction et l'administration de l'imprimerie entretenue aux frais du service local; la police et la surveillance des industries particulières et du commerce de la librairie;

15° Les rapports administratifs avec la gendarmerie; les rapports administratifs et de comptabilité concernant les milices et la troupe armée entretenue directement aux frais de la colonie;

16° La police des auberges, cafés, maisons de jeux, spectacles, autres lieux publics; la proposition et l'exécution des mesures relatives à la sûreté générale de la colonie;

17° Les mesures d'ordre à l'occasion des fêtes et cérémonies publiques;

18° L'exécution des règlements concernant :

Les poids et mesures;

Le contrôle des matières d'or et d'argent;

La tenue des marchés publics;

L'approvisionnement des boulangers et bouchers;

Le colportage;

Les coalitions d'ouvriers;

La grande et la petite voirie;

Enfin tout ce qui a rapport à la police administrative.

§ 2. En ce qui concerne l'administration communale :

La haute direction et la surveillance de l'administration des communes, tant sous le rapport de la gestion de leurs intérêts que celui de la police municipale;

Et spécialement :

1° L'examen des budgets des communes et leur présentation à l'approbation du gouverneur; la surveillance de l'emploi des fonds communaux, la vérification des comptes y relatifs et leur présentation

à l'approbation du gouverneur; la surveillance des receveurs principaux et la vérification de leurs caisses;

La présentation des propositions relatives aux acquisitions, ventes, locations, échanges et partages de biens communaux, et de celles relatives à la construction, à la réparation et à l'entretien des bâtiments, routes, ponts et canaux à la charge des communes;

3. Et, en général, la préparation, la présentation et l'exécution des ordres, décisions et arrêtés du gouverneur en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs définis dans la section 2 du chapitre III du titre II du présent décret.

10. Le directeur de l'intérieur centralise les budgets particuliers de divers services dépendants de son administration. Il prépare, pour être soumis à l'approbation du gouverneur, les budgets d'ensemble des recettes et des dépenses du service local et prend ou propose les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution.

11. Il assure la confection, en temps utile, des rôles de contributions directes et les fait mettre en recouvrement lorsqu'ils ont été déclarés exécutoires par le gouverneur; il veille à la prompte et complète liquidation des droits et autres revenus indirects.

Il instruit les demandes en dégrèvement, remise et modération de taxes imposées, et les soumet, avec ses propositions, à la décision du gouverneur.

Il soumet également, avec ses propositions, les transactions conclues entre les administrations financières et les contrevenants en matière de contributions indirectes.

12. En ce qui concerne les dépenses, il prépare la distribution des crédits entre les services d'exécution et dispose en conséquence des répartitions mensuelles de répartition des fonds disponibles, pour être soumises à l'approbation du gouverneur.

Il assure la liquidation et l'ordonnancement de toutes les dépenses du service local; mais il peut, avec l'autorisation du gouverneur, déléguer une partie de ses pouvoirs aux chefs de service sous ses ordres, qui deviennent alors, dans une mesure déterminée, ses ordonnateurs secondaires.

13. Il prépare ou centralise, suivant ce qui sera réglé à cet égard par les arrêtés locaux, les cahiers des charges, adjudications et marchés de gré à gré pour fournitures ou entreprises de travaux publics intéressant tous les services qui dépendent de son administration, et les soumet à l'approbation du gouverneur.

Il soumet également tout ce qui concerne la formation et la répartition des chantiers et ateliers, ainsi que leur discipline et leur entretien.

14. Il propose au gouverneur le plan de campagne annuel des travaux à exécuter au compte du service local, ainsi que les mémoires, plans et devis des travaux qui doivent y être compris.

15. Il rend, chaque année, un compte général des recettes et des dépenses en deniers, ainsi que des travaux exécutés en vertu du plan

de campagne ou des dispositions modificatives prises en cours d'exercice par le gouverneur.

116. Le directeur de l'intérieur a sous ses ordres :

Le personnel de la direction ;

Les ingénieurs civils et le personnel des ponts et chaussées ;

Les directeurs, inspecteurs et autres employés du domaine local de l'enregistrement, des postes, des douanes et des contributions directes ;

Les officiers et maîtres des ports du commerce ;

Les agents de l'instruction publique salariés sur les fonds du service local ou des communes ;

Les fonctionnaires municipaux ;

Les fonctionnaires et agents du service de la police, sans préjudice de l'action appartenant à l'autorité judiciaire ;

Les fonctionnaires et agents du service topographique et du service télégraphique ;

Et tous autres qui, par la nature de leurs fonctions, dépendent de son administration.

117. — § 1^{er}. Il donne des ordres ou adresse des réquisitions, ce qui concerne son service :

Aux agents du trésor chargés de la perception des revenus caux.

§ 2. Il requiert, lorsque son service l'exige :

La gendarmerie ou les troupes qui en font le service ;

Les officiers de santé de la marine.

118. En cas de mort, d'absence ou de tout autre empêchement qui oblige le directeur de l'intérieur à cesser son service, et lorsqu'il n'y a pas été pourvu d'avance par le Chef de l'État, il est provisoirement remplacé par un fonctionnaire au choix du gouverneur.

CHAPITRE III.

DES ATTRIBUTIONS DU CHEF DU SERVICE JUDICIAIRE EN SA QUALITÉ DE CHEF D'ADMINISTRATION.

119. Le chef du service judiciaire prépare et soumet au gouverneur :

1^o Les projets d'arrêtés, de règlements et d'instructions sur les matières judiciaires ;

2^o Les rapports concernant :

Les conflits,

Les recours en grâce,

Les demandes en dispense de mariage.

120. Le chef du service judiciaire a dans ses attributions :

1^o La surveillance et la bonne tenue des lieux où se rend la justice ;

2^o La surveillance de la curatelle aux successions vacantes, tant qu'elle est déterminée par les ordonnances, décrets et règlements.

3° La préparation du budget des dépenses relatives à la justice;

4° La vérification et le visa de toutes les pièces nécessaires à la justification et la liquidation des frais de justice à la charge des services publics, à l'exception des frais de justice militaire;

5° L'expédition et le contre-seing des commissions de défenseurs et des officiers ministériels.

121. — § 1^{er}. Il exerce directement la discipline sur les notaires, les avoués et les autres officiers ministériels; prononce contre eux, après les avoir entendus, le rappel à l'ordre, la censure simple, la censure avec réprimande et leur donne tout avertissement qu'il juge convenable.

Il rend compte au gouverneur des peines qu'il a prononcées.

§ 2. A l'égard des peines plus graves, telles que la suspension, le déplacement ou la destitution, il fait d'office ou sur les réclamations des parties, après avoir pris l'avis des tribunaux, qui entendent en chambre du conseil le fonctionnaire inculpé, les propositions qu'il juge nécessaires, et le gouverneur statue, sauf le recours au ministre de la marine et des colonies.

122. Il se fait remettre et adresse au gouverneur, après en avoir fait la vérification, les doubles minutes des actes qui doivent être envoyés au dépôt des archives coloniales en France.

123. Il présente au gouverneur les candidats pour les places de notaire, avoué et autres officiers ministériels, après qu'ils ont subi les examens et satisfait aux conditions prescrites par les règlements.

124. Le chef du service judiciaire correspond avec le directeur des colonies pour l'envoi des significations faites à son parquet et pour la réception de celles qui ont été faites au parquet des cours et tribunaux de France, à l'effet d'être transmises dans la colonie.

125. En cas de mort, d'absence ou de tout autre empêchement qui oblige le chef du service judiciaire à cesser son service, et à moins qu'il n'y ait été pourvu d'avance par le Chef de l'État, il est provisoirement remplacé par un magistrat au choix du gouverneur.

CHAPITRE IV.

DÉS ATTRIBUTIONS DU DIRECTEUR DE L'ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE.

126. Le directeur de l'administration pénitentiaire dirige, sous les ordres du gouverneur, les services de la déportation et de la transportation.

127. Ses attributions comprennent :

1° La présentation au chef de la colonie des projets d'arrêtés et règlements concernant les deux services;

2° Les mesures à prendre pour assurer le maintien de la discipline, l'organisation du travail, du service religieux et de l'instruction publique sur les établissements;

3° Les propositions ayant pour objet les autorisations de séjour de déportés hors des lieux de déportation; les mises en concession, les

engagements de travail dans les ateliers publics et chez les habitants, et toutes les mesures qui se rapportent à la colonisation pénale ;

4° La présentation au chef de la colonie de la liste des condamnés jugés dignes d'être recommandés à la clémence du Gouvernement ;

5° L'initiative des projets et la direction supérieure des travaux de toutes sortes à exécuter sur les établissements pénitentiaires ;

6° La répartition et l'emploi des effectifs sur les divers établissements, la tenue des matricules et l'état civil des condamnés.

128. Le directeur de l'administration pénitentiaire a sous ses ordres tous les fonctionnaires et agents employés, soit à la direction centrale, soit sur les établissements pénitentiaires. Les officiers, fonctionnaires et agents du commissariat, du service de santé, des services des ponts et chaussées détachés sur les établissements, fonctionnent sous sa direction, et ne peuvent être ou désignés ou changés sans qu'il ait été appelé à émettre son avis.

Il dirige le service de surveillance et propose au gouverneur les nominations des agents inférieurs qui relèvent de son administration.

129. Il prépare les budgets de la déportation et de la transportation, et en dirige l'emploi d'après les ordres du gouverneur. Il rend, chaque année, un compte administratif de l'ensemble des opérations concernant son budget. Ce compte est transmis au département.

130. Il prépare les cahiers des charges, projets de marchés, mandats de matériel à acheter en France intéressant son service, et en ce qui concerne les vivres. Néanmoins, aucune dépense ne peut être proposée par lui à l'approbation du gouverneur sans avoir été revêtue du visa de l'ordonnateur, chargé du contrôle de toutes les opérations financières intéressant le budget de l'État.

Les projets, revêtus du visa de l'ordonnateur, sont soumis au gouverneur par le directeur de l'administration pénitentiaire, qui est chargé de l'exécution.

Les achats relatifs aux vivres sont faits, pour l'administration pénitentiaire comme pour tous les autres services publics, par l'ordonnateur ; mais ces achats ne peuvent être effectués que sur la demande du directeur.

Aucune cession intéressant l'administration pénitentiaire ne peut être faite sans le concours du directeur.

131. Le directeur a dans ses attributions l'administration et la comptabilité de tous les magasins placés sur les établissements pénitentiaires ; il règle, d'après les instructions du gouverneur, la garde, la distribution des denrées et matières renfermées dans lesdits magasins.

Les états constatant les entrées et sorties et les existants sont transmis par les officiers d'administration, mensuellement, à la direction, pour être soumis au contrôle de l'ordonnateur ; il en est de même des états de revues du personnel.

Il a également dans ses attributions le service administratif et disciplinaire des hôpitaux affectés spécialement à la déportation et à la transportation.

132. En dehors des établissements pénitentiaires, le directeur exerce sa surveillance sur les condamnés placés dans les services publics ou chez les habitants. Il surveille les libérés astreints à résidence dont l'entretien est encore en tout ou en partie à la charge du budget pénitentiaire. Il correspond avec la gendarmerie et les chefs de la force publique pour le maintien du bon ordre sur les établissements. Il donne des ordres aux chefs des circonscriptions territoriales pour ce qui se rapporte à la participation de ces chefs aux opérations concernant l'administration pénitentiaire.

133. Il a la direction des caisses de service dites *caisses de transportation* et *caisses de déportation*. La comptabilité de ces caisses est soumise au contrôle et à la vérification de l'ordonnateur.

134. Il établit et certifie les mémoires et états de paiements constatant les dépenses à la charge du budget pénitentiaire et qui doivent être remis à l'ordonnateur pour servir à l'ordonnancement.

135. Un arrêté du gouverneur, rendu sur la proposition du directeur de l'administration pénitentiaire, détermine les rapports de service et les règles de subordination entre les divers officiers, fonctionnaires et agents attachés à l'administration pénitentiaire.

136. En cas de mort, d'absence ou de tout autre empêchement qui oblige le directeur de l'administration pénitentiaire à cesser son service, et à moins qu'il n'y ait été pourvu d'avance par le Chef de l'État, il est provisoirement remplacé par un fonctionnaire au choix du gouverneur.

CHAPITRE V.

DES ATTRIBUTIONS COMMUNES AUX QUATRE CHEFS D'ADMINISTRATION.

137. L'ordonnateur, le directeur de l'intérieur, le chef du service judiciaire et le directeur de l'administration pénitentiaire sont nommés par décret du Chef de l'État,

Ils sont membres du conseil privé.

138. Ils prennent les ordres généraux du gouverneur sur toutes les parties des services qui leur sont respectivement confiés, dirigent et surveillent leur exécution, en se conformant aux lois, ordonnances, décrets, règlements, et rendent compte au gouverneur, périodiquement et toutes les fois qu'il l'exige, des actes et des résultats de leur administration.

Ils l'informent immédiatement de tous les cas extraordinaires et circonstances imprévues qui intéressent leurs services.

139. Ils travaillent et correspondent seuls avec le gouverneur sur les matières de leurs attributions.

Seuls ils reçoivent et transmettent ses ordres sur tout ce qui est relatif aux services qu'ils dirigent.

Ils représentent au gouverneur, toutes les fois qu'ils en sont requis,

les registres des ordres qu'ils ont donnés et de leur correspondance officielle.

Ils portent à la connaissance du gouverneur, sans attendre ses ordres, les rapports qui leur sont faits par leurs subordonnés sur les abus à réformer et les améliorations à introduire dans les services qui leur sont confiés.

140. Ils ont la présentation des candidats aux places vacantes dans tous les services dépendant de leurs administrations respectives, en ce qui concerne les emplois et fonctions qui sont à la nomination provisoire ou définitive du gouverneur.

Ils proposent, s'il y a lieu, la suspension, la révocation ou la destitution des fonctionnaires et employés sous leurs ordres dont la nomination émane du gouverneur.

141. Ils nomment directement les agents qui relèvent de leurs administrations et dont la solde jointe aux autres allocations n'excède pas deux mille francs par an.

Ils les révoquent ou les destituent après avoir pris les ordres du gouverneur.

142. Ils pourvoient à l'expédition des commissions provisoires ou définitives, des congés et des ordres de service qui émanent du gouverneur et qui sont relatifs aux officiers, fonctionnaires et agents placés sous leurs ordres.

Ils les contresignent et pourvoient à leur enregistrement partout où besoin est.

143. Ils préparent et soumettent au gouverneur, chacun en ce qui concerne le service qu'il dirige, les rapports concernant :

Les questions douteuses que présente l'application des lois, décrets, ordonnances et règlements;

Les mesures à prendre à l'égard des fonctionnaires placés sous leurs ordres, dans les cas prévus par les articles 68, 69, paragraphe 4, et 81, du présent décret;

Les contestations entre les fonctionnaires à l'occasion de leurs rangs et prérogatives.

144. Ils préparent et proposent, en ce qui concerne leurs administrations respectives, la correspondance générale du gouverneur avec le ministre et avec les gouverneurs étrangers, les ordres généraux de service et tous autres travaux de même nature dont le gouverneur juge à propos de les charger.

Ils tiennent enregistrement de la correspondance générale du gouverneur relative aux services dont ils sont chargés.

145. Ils contresignent les arrêtés, règlements, ordres généraux de service, décisions, formules exécutoires et autres actes du gouverneur qui ont rapport à leurs administrations respectives et veillent à leur enregistrement partout où besoin est.

146. Ils correspondent avec tous les fonctionnaires et agents du Gouvernement dans la colonie et les requièrent, au besoin, de concourir au bien du service qu'ils dirigent.

147. Ils sont personnellement responsables de tous les actes de

leur administration, hors le cas où ils justifient, soit avoir agi en vertu d'ordres formels du gouverneur et lui avoir fait, sur ces ordres, des représentations qui n'ont pas été accueillies, soit avoir proposé au gouverneur des mesures qui n'ont pas été adoptées.

Les dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 83 sur la responsabilité du gouverneur sont communes aux quatre chefs d'administration; celles du paragraphe 2 de l'article 84 ne sont communes qu'à l'ordonnateur, au directeur de l'intérieur et au directeur de l'administration pénitentiaire.

148. Ils adressent au ministre de la marine et des colonies copie des représentations et des propositions qu'ils ont été dans le cas de faire au gouverneur, lorsqu'elles ont été écartées, ainsi que la décision intervenue. Ils en donnent avis au gouverneur et lui remettent copie de la lettre d'envoi.

Ils adressent également au ministre, par l'intermédiaire du gouverneur, à la fin de chaque année, un compte moral et raisonné de la situation des services dont ils sont chargés.

149. Lorsque les chefs d'administration sont remplacés dans leurs fonctions, ils sont tenus de remettre à leurs successeurs, en ce qui concerne leurs services respectifs, les pièces et documents mentionnés à l'article 88 du présent décret.

TITRE V.

DU CONSEIL PRIVÉ.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA COMPOSITION DU CONSEIL.

150. Le conseil privé est composé :

- Du gouverneur,
- Du commandant militaire,
- De l'ordonnateur,
- Du directeur de l'intérieur,
- Du chef du service judiciaire,
- Du directeur de l'administration pénitentiaire,
- De deux conseillers coloniaux choisis parmi les notables habitants de la colonie et nommés par le gouverneur.
- Deux suppléants choisis comme il vient d'être dit, et également nommés par le gouverneur, remplacent au besoin les conseillers coloniaux.

La durée des fonctions des conseillers coloniaux et de leurs suppléants est de deux années; ils peuvent être nommés de nouveau.

Un secrétaire-archiviste tient la plume.

151. Lorsque le conseil est appelé à prononcer sur les matières du contentieux administratif, le juge président du tribunal supérieur, ou, à son défaut, le juge de première instance, est appelé à siéger avec voix délibérative.

Les fonctions du ministère public sont remplies par un magistrat du parquet, ou, à défaut, par un officier du commissariat de la marine commissionné à cet effet par le gouverneur.

Le juge président le tribunal supérieur, ou, à son défaut, le juge de première instance, est également appelé à siéger au conseil avec voix délibérative, lorsqu'il s'agit des pouvoirs extraordinaires du gouverneur.

152. Les membres du conseil privé prennent rang et séance dans l'ordre établi par l'article 150.

Les intérimaires prennent rang après les membres titulaires et avant les conseillers coloniaux ; les conseillers suppléants et les personnes appelées momentanément à faire partie du conseil, après les conseillers coloniaux titulaires.

153. Sont appelés de droit au conseil, avec voix délibérative, lorsqu'il y est traité des matières de leurs attributions :

- Les directeurs de l'artillerie et du génie,
- Le trésorier payeur,
- Le chef du service de santé de la marine,
- Le chef du service des ponts et chaussées,
- Le chef du service de l'enregistrement,
- Le chef du service des douanes et des contributions diverses,
- Le capitaine du port de commerce du chef-lieu.

CHAPITRE II.

DES SÉANCES DU CONSEIL ET DE LA FORME DE SES DÉLIBÉRATIONS.

154. Le gouverneur est président du conseil.

Lorsqu'il n'y assiste pas, la présidence appartient au commandant militaire, ou, à défaut, au chef d'administration appelé à remplacer le gouverneur, suivant les distinctions établies par l'article 89 du présent décret.

155. Les membres du conseil prêtent, entre les mains du gouverneur, lorsqu'ils siègent ou assistent pour la première fois au conseil, le serment dont la teneur suit :

« Je jure de tenir secrètes les délibérations du conseil et de n'être guidé, dans l'exercice des fonctions que je suis appelé à y remplir, que par ma conscience et le bien du service. »

156. Le conseil s'assemble à l'hôtel du gouvernement, dans une salle spécialement affectée à ses séances.

Il se réunit régulièrement au moins une fois par mois, et, outre, toutes les fois que des affaires urgentes le requièrent et que le gouverneur juge à propos de le convoquer.

157. Le conseil ne peut délibérer qu'autant que tous ses membres sont présents ou légalement remplacés.

Toutefois, hors le cas où il juge administrativement, la présence du gouverneur n'est point obligatoire.

Les membres du conseil ne peuvent se faire remplacer qu'en cas d'empêchement absolu.

158. Sauf le cas d'urgence, le président fait informer à l'avance les membres du conseil et les personnes appelées à y siéger momentanément des affaires qui doivent y être traitées; les pièces et rapports relatifs sont déposés au secrétariat du conseil au moins quarante-huit heures avant la séance, pour que les membres puissent en prendre connaissance.

159. Les membres du conseil ont, soit individuellement, soit collectivement, le droit de demander communication des pièces et documents qui peuvent servir à les éclairer et à former leur opinion.

Ils peuvent également demander:

1° L'appel devant le conseil, pour y être entendus, de tous fonctionnaires et autres personnes qui par leurs connaissances spéciales sont propres à l'éclairer;

2° Le renvoi à l'examen de commissions prises dans le sein du conseil des affaires qui demandent à être approfondies.

Le gouverneur décide s'il sera fait droit à ces demandes. En cas de refus, mention en est faite au procès-verbal.

160. Les affaires inscrites à l'ordre du jour sont présentées et exposées au conseil, dans l'ordre de leur inscription, par les chefs d'administration compétents.

Toutefois, dans le cas où une affaire présenterait un caractère particulier d'urgence, le gouverneur peut, d'office ou sur la demande du chef d'administration intéressé, la mettre en délibération sans attendre son tour d'inscription.

Après l'exposé de chaque affaire, la délibération est ouverte par le président.

Lorsque personne ne demande plus la parole et que la discussion est épuisée, le président, avant de clore la délibération, consulte le conseil pour savoir s'il est suffisamment instruit.

Les avis sont recueillis par le président dans l'ordre inverse des questions qu'occupent les membres du conseil. Le président fait ensuite connaître sa décision ou se réserve de la faire connaître ultérieurement au conseil.

Lorsque le conseil n'est pas présidé par le gouverneur, le président ne se borne à exprimer son avis et réserver la décision au gouverneur.

Tout membre qui s'écarte des égards et du respect dus au conseil à chacun de ses membres est rappelé à l'ordre par le président, l'insertion en est faite au procès-verbal.

161. Le secrétaire-archiviste rédige le procès-verbal des séances. Il y consigne les avis motivés de chacun et la décision intervenue. Il y insère textuellement, lorsqu'il en est requis, les opinions, qui sont remises toutes rédigées, séance tenante, par les membres du conseil.

Il donne lecture, au commencement de chaque séance, du procès-verbal de la séance précédente.

Le procès-verbal approuvé est transcrit sur un registre coté et

paraphé par le gouverneur, et est signé par tous les membres du conseil.

Deux expéditions du procès-verbal de chaque séance, certifiées par le secrétaire-archiviste et visées par le président, sont adressées au ministre par des occasions différentes.

L'une, divisée par extraits relatifs à chaque affaire, est transmise par les soins du chef d'administration compétent, à qui elle est remise, à cet effet, par le secrétaire-archiviste, avec la copie des pièces composant le dossier de l'affaire. Elle est adressée au ministre sous le timbre et la direction et du bureau auxquels ressortit l'affaire qui en est l'objet.

L'autre est adressée, en un seul cahier, par le cabinet du gouverneur, sous le timbre de la direction des colonies.

162. Le secrétaire-archiviste a dans ses attributions la garde du sceau du conseil, le dépôt de ses archives, la garde de sa bibliothèque et l'entretien du local destiné à ses séances.

Il est chargé de la convocation des membres du conseil et des autres personnes à leur donner, sur l'ordre du président, de la réunion de tous les documents nécessaires pour éclairer les délibérations, et de tout ce qui est relatif à la rédaction, à l'enregistrement et à l'expédition des procès-verbaux.

163. Avant d'entrer en fonctions, le secrétaire-archiviste présente entre les mains du gouverneur, en conseil, le serment de tenir secrètes les délibérations.

Il lui est interdit de donner à d'autres personnes qu'aux membres du conseil communication des pièces et documents confiés à sa garde, à moins d'un ordre écrit du gouverneur.

En cas d'absence ou d'empêchement qui oblige le secrétaire-archiviste à cesser son service, il est remplacé par un officier ou employé de l'administration, au choix du gouverneur.

CHAPITRE III.

DES ATTRIBUTIONS DU CONSEIL PRIVÉ.

SECTION PREMIÈRE.

Dispositions générales.

164. Le conseil ne peut délibérer que sur les affaires dont il est saisi par le gouverneur ou par son ordre, sauf les cas où il juge administrativement.

Avant chaque séance, le gouverneur, après s'être fait représenter le rôle des affaires déposées par les chefs d'administration, arrête l'ordre dans lequel lesdites affaires viendront en délibération, sauf l'exception prévue par le deuxième paragraphe de l'article 160 ci-dessus.

Les projets d'ordonnances, de décrets, d'arrêtés, de règlements et toutes les affaires qu'il est facultatif au gouverneur de soumettre à

avis du conseil, peuvent être retirés par lui, en tout état de cause, jusqu'il le juge convenable.

165. — § 1^{er}. Aucune des affaires sur lesquelles le conseil est appelé à donner obligatoirement son avis ne doit être soustraite à connaissance.

Les membres titulaires peuvent faire, à ce sujet, des réclamations; le gouverneur les admet ou les rejette.

2. Tout membre titulaire peut également soumettre au gouverneur, en conseil, les propositions ou observations qu'il juge utiles au bien du service. Le gouverneur décide s'il en sera délibéré.

3. Mention du tout est faite au procès-verbal.

166. Le conseil ne peut correspondre avec aucune autorité.

SECTION II.

Des matières sur lesquelles le gouverneur prend l'avis du conseil.

167. Les pouvoirs et les attributions conférés au gouverneur par les articles 15, 16, paragraphes 1 et 2; 17, 18, paragraphes 1 et 2; 20, 21, paragraphe 2; 23, paragraphe 2; 24, 26, 27, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, paragraphe 1^{er}; 38, 39, paragraphes 1 et 2; paragraphe 1^{er}; 41, 42, paragraphes 2, 3, 4 et 5; 43, paragraphe 1^{er}; 44, paragraphes 2, 3 et 4; 45, 46, paragraphes 2, 3 et 4; 49, paragraphe 2; 50, paragraphes 1 et 3; 52, 53, 57, 58, 67, 68, paragraphes 1 et 2; 71, paragraphes 2 et 3; 72, paragraphe 2; 73, paragraphes 1 et 2; 74, ne sont exercés par lui qu'après avoir pris l'avis du conseil privé, mais sans qu'il soit tenu de s'y conformer.

Dans tous les autres cas, le gouverneur ne prend l'avis du conseil que tant qu'il le juge nécessaire et utile au bien du service.

SECTION III.

Des matières que le conseil juge administrativement.

168. Le conseil privé connaît, comme conseil du contentieux administratif :

1^{er}. Des conflits positifs ou négatifs élevés par les chefs d'administration, chacun en ce qui le concerne, et du renvoi devant l'autorité compétente, lorsque l'affaire n'est pas de nature à être portée devant le conseil privé;

2. De toutes les contestations qui peuvent s'élever entre l'administration et les entrepreneurs de fournitures et de travaux publics ou autres qui auraient passé des marchés avec le Gouvernement, concernant le sens ou l'exécution des clauses de ces marchés;

3. Des réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et de dommages provenant du fait personnel des entrepreneurs à l'occasion des marchés passés par ceux-ci avec le Gouvernement;

4. Des demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers à raison du dommage causé à leurs terrains par l'excavation ou l'enlèvement des matériaux nécessaires à la construction des chemins, canaux et autres ouvrages publics;

§ 5. Des demandes en réunion de terrains au domaine, lorsque les concessionnaires ou leurs ayants droit n'ont pas rempli les clauses des concessions;

§ 6. Des demandes concernant les concessions de prises d'eau et de saignées à faire aux rivières pour l'établissement des usines, l'irrigation des terres et tous autres usages; la collocation des terres dans la distribution des eaux; la quantité d'eau appartenant à chaque terre; la manière de jouir de ces eaux; les servitudes et placements de travaux pour la conduite et le passage des eaux; les réparations et l'entretien desdits travaux;

L'interprétation des titres de concessions, s'il y a lieu, laissée aux tribunaux à statuer sur toute autre contestation qui peut s'élever relativement à l'exercice des droits concédés et à la jouissance des eaux appartenant à des particuliers;

§ 7. Des contestations relatives à l'ouverture, la largeur, le redressement et l'entretien des routes, des canaux, des chemins vicinaux, de ceux qui conduisent à l'eau, des chemins particuliers ou de communication aux villes, routes, chemins, rivières et autres lieux publics, comme aussi des contestations relatives aux servitudes pour l'usage de ces routes et de ces chemins;

§ 8. Des contestations relatives à l'établissement des embarcadères, des ponts, bacs et passages sur les rivières et sur les étangs appartenant au domaine;

§ 9. Des empiétements sur le domaine de la colonie ou de l'État et sur toute autre propriété publique;

§ 10. Des demandes formées par les comptables en main-levée, séquestre ou d'hypothèques établis à la diligence de l'administration;

§ 11. En général du contentieux administratif.

169. Les parties peuvent se pourvoir devant le Conseil d'État, par la voie du contentieux, contre les décisions rendues par le conseil privé sur les matières énoncées dans l'article précédent.

Ce recours n'a d'effet suspensif que dans le cas de conflit.

170. Le conseil privé prononce, sauf recours en cassation, sur l'appel des jugements rendus par le tribunal de première instance, relativement aux contraventions aux lois, ordonnances, décrets et règlements sur le commerce étranger et les douanes.

171. Les formes et les règles de procédure à observer dans les affaires déferées au conseil privé constitué au contentieux administratif sont celles déterminées par l'ordonnance du 31 août 1828, sur le mode de procéder devant les conseils privés des colonies, sauf ce qui concerne les délais, qui sont l'objet d'un règlement spécial.

TITRE VII.

DISPOSITIONS DIVERSES.

172. Les dispositions des lois, édits, déclarations, ordonnances, décrets, règlements, décisions et instructions ministérielles con-

ant le gouvernement et l'administration de la Nouvelle-Calé-
la sont et demeurent abrogées en ce qu'elles ont de contraire
présent décret.

Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exé-
du présent décret.

à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

— DÉCRET qui place le service des Prisons et Établissements pénitentiaires
de l'Algérie sous l'autorité directe du Ministre de l'Intérieur.

Du 18 Décembre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

le vœu émis par le conseil supérieur de gouvernement;

l'avis du gouverneur général civil de l'Algérie;

le rapport du ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

ARRÊTE :

1^{er}. Le service des prisons et établissements pénitentiaires de
rie est placé sous l'autorité directe du ministre de l'intérieur.

Les lois, ordonnances et décrets concernant les établissements
sires de la métropole sont exécutoires en Algérie. Toutefois, le
stre de l'intérieur pourra, sur l'avis du gouverneur général
, maintenir, à titre transitoire, pendant un laps de temps qu'il
minera, les dispositions spéciales actuellement en vigueur dans
lonie.

Les crédits ou portions de crédits inscrits au budget du départ-
ent de l'intérieur (exercice 1875) sous le titre de *Service de l'Al-*
pour les dépenses relatives aux prisons, et montant ensemble
million soixanté-dix mille cinq cents francs (1,070,500'), sont
portés aux chapitres XIV, XV et XVI du budget général de ce
lière, conformément aux indications du tableau ci-annexé.

Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent
ret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

ait à Paris, le 18 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

*Répartition entre les chapitres XIV, XV et XVI du budget général du ministère de l'intérieur
exercice 1875, des crédits ou portions de crédits inscrits aux chapitres I^{er}, V et XVI du budget
de l'Algérie, pour les dépenses relatives aux prisons.*

DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des dépenses.	BUDGET DE L'ALGÉRIE.			BUDGET DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR		
		Cha- pitre I ^{er} .	Chapitre V.	Cha- pitre XVI	Cha- pitre XIV	Chapitre XV.	Cha- pitre XVI.
	fr. c.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.
Inspecteur central, trai- tement.....	6,000 00	6,000	"	"	6,000	"	"
Inspecteur central, frais de tournée.....	1,500 00	1,500	"	"	"	1,500 00	"
Personnel des maisons centrales.....	140,523 00	"	140,523 00	"	140,523	"	"
Indemnités, vague- mestres, logements, etc. — Maisons centrales..	3,360 00	"	3,360 00	"	"	3,360 00	"
Matériel et frais de trans- port. — Maisons cen- trales.....	6,500 00	"	6,500 00	"	"	6,500 00	"
Matériel et frais de trans- port. — Colonie de l'Alma.....	1,500 00	"	1,500 00	"	"	1,500 00	"
Nourriture. — Maisons centrales.....	322,117 60	"	322,117 60	"	"	322,117 60	"
Nourriture. — Colonie de l'Alma.....	36,580 00	"	36,580 00	"	"	36,580 00	"
Remboursements sur le produit du travail....	66,856 40	"	66,856 40	"	"	"	"
Personnel des maisons d'arrêt, de justice et de correction.....	118,760 00	"	118,760 00	"	118,760	"	"
Frais de tournée.....	1,200 00	"	1,200 00	"	"	1,200 00	"
Matériel, locations, ré- parations, dépenses diverses.....	14,300 00	"	14,300 00	"	"	14,300 00	"
Nourriture des détenus.	297,503 00	"	297,503 00	"	"	297,503 00	"
Dépenses des Arabes in- ternés.....	25,000 00	"	25,000 00	"	"	25,000 00	"
Dépenses accidentelles et imprévues.....	4,000 00	"	4,000 00	"	"	4,000 00	"
Travaux aux bâtiments des maisons centrales.	24,800 00	"	"	24,800	"	24,800 00	"
	1,070,500 00	7,500	1,038,200 00	28,800	266,283	738,360 60	66,856 40
			1,070,500 ^f			1,070,500 ^f	

Vu pour être annexé au décret du 18 décembre 1874.

Paris, le 18 décembre 1874.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

3650. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de la marine et des colonies) portant ce qui suit :

La circonscription des communes de la Guadeloupe et dépendances est modifiée ainsi qu'il suit, savoir :

Sont annexées :

- 1° A la commune de Saint-Louis, les trois habitations Wrimouth, Grand-Bis-Vergé et Grand-Bois-Pélisson, sises dans la commune de la Capesterre;
 - 2° A la commune de la Capesterre, l'habitation Borée, qui actuellement fait partie de celle de Saint-Louis. (*Versailles, 9 Juin 1874.*)
-

3651. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Il est créé à Mussidan (Dordogne) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Neuvic, Douzillac, Saint-Germain-du-Salembre, Beauronne, Saint-Vincent-de-Connazac, Beaupouyet, Saint-Laurent-des-Hommes, Saint-Médard, Saint-Front-de-Pradoux, Sourzac, Saint-Louis, Monpont, le Pizou, Meneset, Menestérois-Montignac, Saint-Martial-d'Artenset, Echourgnac. (*Versailles, 9 Juillet 1874.*)

3652. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Il est créé à Lorient (Drôme) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Luce et Mirmande. (*Versailles, 9 Juillet 1874.*)

3653. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Il est créé à Sainte-Livrade (Lot-et-Garonne) un commissariat spécial de police.

Il est créé à Saint-Chinian (Hérault) un commissariat spécial de police. (*Versailles, 9 Juillet 1874.*)

3654. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction de commissaire de police d'Albertville (Savoie) est étendue sur la commune de Beaufort. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)

3655. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire spécial de police de Frontignan (Hérault) est étendue sur la commune de Balarac. (*Versailles, 18 Juillet 1874.*)

N° 3656. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

ART. 1^{er}. Les villages composant la section de Saint-Amand-le-Petit sont distraits de la commune de Peyrat-le-Château, canton d'Eymoutiers, arrondissement de Limoges, département de la Haute-Vienne, et formeront, à l'avenir, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à Saint-Amand-le-Petit.

Les limites entre les communes de Peyrat-le-Château et de Saint-Amand-le-Petit seront déterminées suivant la ligne rouge indiquée au plan et matérialisée par le tracé vert du point P au point R.

2. La présente séparation aura lieu sans préjudice des droits d'usage et autres qui peuvent être respectivement acquis. (*Versailles, 7 Août 1874.*)



Certifié conforme :

Paris, le 7^e Janvier 1875,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 238.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3657. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune d'Haubourdin (Nord).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune d'Haubourdin, département du Nord, sa-

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	3' 50"
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	3 00
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	3 00

Ces surtaxes seront indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1' 20") par hectolitre sur les vins et six francs (6') par hectolitre sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHEY-BODRY.

XII^e Série.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3658. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Loc-Maria-Plouzané (Finistère).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Loc-Maria-Plouzané (Finistère) une surtaxe de seize francs (16) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits liquoreux et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^{fr}) par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BURDET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DOUMÉNIL, LOUES DE
E. DE CASANOVE DE PRADIER.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3659. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Loc-Mélard (Finistère).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune

de Loc-Mélard, département du Finistère, une surtaxe de quatorze francs (14') par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6') par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BURET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÉGUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

660. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de la commune de Mortain (Manche).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune de Mortain (Manche), savoir :

en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	2 ^f 52 ^c
cidres et poirés, par hectolitre.....	0 05
alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	2 40
absinthe (volume total), par hectolitre.....	2 40

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1^f 20^c) par hectolitre de vin, cinquante centimes (0^f 50^c)

par hectolitre de cidre et de poiré, et six francs (6') par hectolitre d'alcool pur et d'absinthe, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÈVE,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3661. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Plouénéour-Trez (Finistère).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Plouénéour - Trez, département du Finistère, une surtaxe quinze francs (15') par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6') par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÈVE,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3662. — *Loi qui établit des Surtaxes à l'Octroi de Pont-l'Abbé (Finistère).*

Du 12 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 23 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues à l'octroi de la commune de Pont-l'Abbé, département du Finistère, savoir :

les en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	0 ^e 80 ^e
poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 50
alcool pur contenu dans les eaux-de-vie, esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	4 00
safran (volume total), par hectolitre.....	4 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1^e 20^e) sur les vins, de cinquante centimes (0^e 50^e) sur les poirés, et de six francs (6^e) sur les alcools, établis à titre de taxes principales.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 12 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÈUR,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{le} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3663. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune de Plouigneau (Finistère).*

Du 18 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Plouigneau, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18') :

1° Par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie;

2° Par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6') par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 18 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÊNE
LOUIS DE SÈUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^e DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3664. — *Loi portant prorogation de Surtaxe à l'Octroi de la commune de Saint-Marc (Finistère).*

Du 18 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 28 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Saint-Marc, département du Finistère, une surtaxe de dix-neuf francs (19') par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie, esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi en taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 18 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^d DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3665. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de la commune de Ploudaniel (Finistère).*

Du 22 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 31 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune de Ploudaniel, département du Finistère, une surtaxe de dix-huit francs (18^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie, esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, V^m BLIN DE BOURDON,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^d DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3666. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies un Crédit sur l'exercice 1874.*

Du 22 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 31 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la marine et des colonies, sur l'exercice 1874, en augmentation des crédits ouverts par la loi du 29 décembre 1873 pour le budget général de cet exercice, un crédit montant à la somme de sept cent mille francs (700,000^{fr}) applicable au chapitre ix (*Vivres*).

2. Il sera pourvu à ce supplément de crédit au moyen des ressources générales du budget dudit exercice.

. Délibéré en séance publique, à Versailles, le 22 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOÏSIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, V^{te} BLIN DE BOUILLÉ,
E. DE CAZENOVE DE PRADINE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3667. — *Loi qui ouvre au Ministère de l'Instruction publique et des Cultes un Crédit sur l'exercice 1874.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 6 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministère de l'instruction publique et des cultes, sur l'exercice 1874, par addition au chapitre III du budget des cultes (*Cardinaux, archevêques et évêques*), un crédit montant à cent dix-huit mille trente-trois francs trente-quatre centimes (118,033^{fr} 34^c).

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget de 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,*

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3668. — *Loi qui établit une Surtaxe à l'Octroi de Milizac (Finistère).*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 9 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de la commune Milizac, département du Finistère, une surtaxe de vingt francs par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et prits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe. Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) par hectolitre établi à titre de taxe principale.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3669. — DÉCRET qui modifie la composition du Conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Du 28 Septembre 1872.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies et du garde des sceaux, ministre de la justice;

Vu les ordonnances des 26 juillet 1833⁽¹⁾ et 6 mars 1843⁽²⁾, et le décret du 4 avril 1868⁽³⁾, concernant l'organisation judiciaire des îles Saint-Pierre et Miquelon,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le chirurgien chargé du service de santé et le capitaine de port, qui, aux termes de l'article 43 de l'ordonnance organique du 26 juillet 1833, sont appelés à siéger comme juges au conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon, cessent de faire partie de ce conseil. Ils sont remplacés par deux officiers du commissariat de la marine pourvus du diplôme de licencié en droit et désignés à cet effet par le commandant de la colonie.

2. A défaut d'officiers du commissariat de la marine pourvus du diplôme de licencié en droit, le contrôleur colonial et le commissaire de l'inscription maritime sont appelés à siéger au conseil d'appel.

3. Sont et demeurent maintenues toutes les dispositions des ordonnances et du décret susvisés qui ne sont pas contraires au présent décret.

4. Le ministre de la marine et des colonies et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Septembre 1872.

Signé A. THIERS.

Le Vice-Amiral, Ministre de la marine
et des colonies,

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé J. DUFAURE.

Signé A. POTHUAC.

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 246, n° 4930.

⁽²⁾ IX^e série, Bull. 986, n° 10.568.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 1587, n° 15.961.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3670. — *DÉCRET qui modifie l'organisation judiciaire des îles Saint-Pierre et Miquelon.*

Du 9 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies et du garde des sceaux, ministre de la justice;

Vu les ordonnances des 26 juillet 1833 ⁽¹⁾ et 6 mars 1843 ⁽²⁾, et le décret du 4 avril 1868 ⁽³⁾, concernant l'organisation judiciaire des îles Saint-Pierre et Miquelon;

Vu le décret du 28 septembre 1872, modifiant la composition du conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon;

Vu le décret du 15 avril 1873, portant suppression du contrôle colonial,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. L'article 2 du décret du 28 septembre 1872, portant modification du conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon, est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 2. A défaut d'officiers du commissariat de la marine pourvus du diplôme de licencié en droit, les deux officiers de ce corps les plus élevés en grade, et, à grade égal, les plus anciens de services, choisis parmi ceux attachés au service de la colonie, sont appelés à siéger au conseil d'appel. »

2. Le ministre de la marine et des colonies et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois au Bulletin officiel de la marine.

Fait à Paris, le 9 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

Le Ministre de la marine et des colonies,

Signé MONTAIGNAC.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3671. — *DÉCRET qui approuve le Traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de Voies ferrées à traction de chevaux dans la ville du Havre, entre la jetée et l'octroi de Rouen.*

Du 16 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 246, n° 4930.

⁽²⁾ IX^e série, Bull. 988, n° 10,563.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 1587, n° 15,964.

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 4 octobre 1873 ⁽¹⁾, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville du Havre et concède à cette ville lesdites voies ferrées sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret;

Vu le décret du 29 mars 1874 ⁽²⁾, qui modifie partiellement le tracé approuvé par le décret précédent;

Vu l'article 2 du cahier des charges précité, ainsi conçu :

« La ville du Havre est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation de la ligne concédée. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose; »

Vu le traité passé, le 3 novembre 1873, entre la ville du Havre et la banque française et italienne, dont le siège est à Paris, rue de Provence, n° 34, pour l'établissement et l'exploitation de ladite voie ferrée;

Vu les délibérations du conseil municipal du Havre, en date des 17 octobre et 31 décembre 1873 et 6 mai 1874;

Vu les lettres du préfet de la Seine-Inférieure, des 22 novembre 1873, 14 janvier et 22 juin 1874;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 1^{er} octobre 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 16 octobre 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est approuvé le traité ci-dessus visé, passé entre la ville du Havre et la banque française et italienne, pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux de la ville, entre la jetée et l'octroi de Rouen; ce traité restera annexé au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 16 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Entre les soussignés, M. *Ulysse Guillemard*, chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville du Havre, agissant en cette qualité, en vertu d'une délibération municipale en date du 17 octobre 1873,

D'une part,

Et M. *Frédéric de la Hault*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 28, agissant au nom de la banque française et italienne, ayant son siège également à Paris, rue de Provence, n° 34, en vertu d'une procuration passée devant M^{re} *Pérard*, notaire à Paris, le 23 octobre 1873, laquelle, avec trois extraits de déli-

⁽¹⁾ Bull. 194, n° 3098.

⁽²⁾ Bull. 204, n° 3098.

rations de l'assemblée générale et du comité consultatif de la banque française e
 lienne justificatifs des qualités, demeurera annexée au présent,

il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. La ville du Havre rétrocède à la banque française et italienne, représen-
 , comme il est dit ci-dessus, par M. de la Hault, l'entreprise de construction et
 exploitation de deux lignes de tramways à établir dans la ville du Havre et dési-
 gnées aux décrets des 4 octobre 1873 et 29 mars 1874, portant concession par l'État
 à la ville.

M. de la Hault, ès qualités, déclare accepter dans toute leur teneur les clauses,
 et avantages portés au cahier des charges de la concession qui est faite par
 l'État à la ville du Havre, et s'engage à se substituer à elle pour l'exécution de toutes
 obligations mentionnées audit acte, dont un exemplaire, signé et paraphé des
 tractants, sera annexé au présent.

La ville du Havre s'engage à ne demander à l'autorité supérieure aucune modi-
 fication aux dispositions adoptées audit cahier des charges qu'après que l'entrepre-
 ne aura été entendu.

Indépendamment des clauses énoncées au cahier des charges de la concession,
 de la Hault, aux noms qu'il agit, déclare accepter et s'engage à exécuter dans
 la leur teneur les conventions additionnelles suivantes : l'intérieur des wagons
 éclairé la nuit par des lampes devant projeter une lumière intérieure suffisante;
 mêmes lampes pourront servir également pour l'éclairage extérieur des wagons;
 ceux seront : rouge à l'avant, vert à l'arrière. En temps de fort brouillard, ils de-
 vent être allumés pendant le jour.

Les véhicules devront être munis de freins capables de permettre en toute sécurité
 l'arrêt des plus fortes rampes du réseau, et aussi l'arrêt presque immédiat du
 train. Les wagons devront toujours être en parfait état sous tous les rapports.

Les divers agents composant le personnel de l'entreprise devront justifier, cha-
 cun sa spécialité, des qualités requises pour leur emploi. Ce personnel sera
 nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souf-
 fice. Un costume uniforme et un numéro distinct sont obligatoires pour les cochers
 conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi que pour tout agent de l'en-
 treprise qu'il serait reconnu nécessaire de placer sur le parcours aux endroits indi-
 qués par l'administration municipale, en vue de prévenir tout accident, notamment
 aux angles des rues ou naissances de courbes à petits rayons. Les cochers, conduc-
 teurs et gardes seront munis d'un sifflet ou d'une trompe et d'un drapeau pour an-
 noncer le passage du wagon.

Les chevaux devront réunir les conditions indispensables pour satisfaire com-
 plètement aux exigences du service; ils seront convenablement harnachés; en un
 mot, l'attelage d'un wagon ne devra jamais laisser rien à désirer.

L'exécution des travaux des diverses voies ferrées rétrocédées sera commencée
 immédiatement après que les autorisations nécessaires auront été obtenues de l'ad-
 ministration supérieure, à la diligence du rétrocessionnaire. Celui-ci supportera la
 dépense de rétablissement des ouvrages de toute nature que la pose des lignes fer-
 rées obligerait à modifier sur les voies publiques, tels que siphons, bouches à clef,
 regards, etc. dépendant du service municipal ou appartenant aux compa-
 gnies des eaux ou du gaz. En cas d'achèvement des travaux au 31 janvier 1874, et
 si ce seul fait, le rétrocessionnaire sera passible, par chaque jour de retard, d'une
 amende de cent francs qui sera prélevée sur le cautionnement fourni. Si, de plus,
 il ne se trouvait pas en mesure de commencer le lendemain, 1^{er} février, le service
 d'exploitation générale, la ville ferait exécuter, par tels moyens qu'elle jugerait con-
 venables et pour le compte dudit rétrocessionnaire, des transports publics sur les
 points que les tramways sont appelés à desservir.

Le rétrocessionnaire est autorisé à faire les règlements qu'il jugera utiles pour
 le service et l'exploitation du chemin de fer. Ces règlements seront soumis à l'appro-
 priation de l'autorité municipale pour tout ce qui concerne l'ordre public et la sécu-
 rité des voyageurs. Ils seront affichés dans l'intérieur de chaque wagon et dans les
 salles d'attente dont l'administration pourra prescrire l'établissement. Le
 rétrocessionnaire devra congédier ceux des agents qui lui seraient signalés par l'auto-
 rité municipale comme ayant fait preuve, soit d'imprudences, soit d'inaaptitude, ou comme ayant
 été pris en état d'ivresse, ou, enfin, comme ayant manqué de politesse et de con-
 duite envers le public.

9. Les wagons du chemin de fer devront marcher avec une vitesse d'environ douze kilomètres à l'heure. La marche sera ralentie, et même les chevaux seront mis au pas, au débouché des rues aboutissant à la voie ferrée et aux endroits où l'autorité jugera que les circonstances l'exigent. Si, nonobstant l'avertissement donné par les cochers, conducteurs ou préposés à la surveillance de la voie, une voiture se trouvait en totalité ou partie sur ladite voie, les cochers des wagons seront tenus de mettre leurs chevaux au pas ou même de les arrêter jusqu'à ce que la voie ferrée se trouve libre de tout obstacle.

10. Le nombre des voyages, les heures de départ et d'arrivée sur toutes les lignes seront réglées de commun accord entre l'entrepreneur et l'administration municipale, sans toutefois qu'à chaque station intermédiaire ou aux têtes de ligne il puisse se trouver, en toute saison (les temps de neige et de glace exceptés), un intervalle de plus de dix minutes entre les départs et les arrivées. Le service commencera au plus tôt pour être en activité, sur tout le parcours, au plus tard à sept heures du matin en été et à huit heures en hiver. Les derniers départs des points extrêmes des lignes auront lieu, en été, à onze heures du soir, et, en hiver, à dix heures; passé ces heures, le service sera facultatif.

11. Les employés des services municipaux, dont le transport est gratuit aux termes de l'article 28 du cahier des charges, seront munis de cartes spéciales délivrées par l'entreprise sur les indications de l'administration municipale.

12. Indépendamment des dispositions de l'article 19 du cahier des charges, le rétrocessionnaire pourra être déchu de tous ses droits : 1° si, après que les tramways auront été livrés à la circulation, l'exploitation en était suspendue pendant trois jours consécutifs sans cause reconnue légitime par l'administration; 2° s'il y avait lieu de constater à la charge du rétrocessionnaire des faits susceptibles de compromettre la sécurité publique; 3° s'il était déclaré en état de faillite.

13. Le cautionnement affecté à la garantie des obligations du présent traité est fixé à la somme de quarante mille francs, soit en espèces, soit en obligations de la ville du Havre ou rentes sur l'État français.

Il sera versé par le rétrocessionnaire à la succursale de la Banque de France au Havre, où il restera déposé aux conditions de cet établissement jusqu'à l'expiration du présent, après quoi il sera versé à la caisse municipale. Le récépissé du versement à la Banque devra, à titre de justification, être remis à la ville. Toutefois, ce versement pourra être également fait à la banque du crédit havrais, sous réserve de la même justification. La moitié du cautionnement déposé sera conservée par l'administration à titre de cautionnement permanent et affectée à la garantie d'une bonne exploitation, ainsi qu'à l'accomplissement de toutes les charges et conditions de l'entreprise. L'autre moitié sera remboursée au rétrocessionnaire, sur certificats des ingénieurs, par quart, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Si le cautionnement, tant provisoire que permanent, est entamé par application d'une pénalité, l'entreprise devra le reconstituer dans les trois jours de l'information qui lui en est donnée par l'administration municipale, à peine de déchéance; enfin, pour quelle cause que le rétrocessionnaire soit déchu, le cautionnement sera de plein droit acquis à la ville.

14. A titre de droit de stationnement sur la voie publique, le rétrocessionnaire sera tenu de verser à la ville, savoir : 1° une somme annuelle de douze mille francs pendant les deux premières années de la rétrocession; 2° une somme annuelle de quinze mille francs pendant les douze années suivantes; 3° une somme annuelle de dix-huit mille francs pendant les quinze dernières années, sans que ce droit de stationnement puisse être augmenté sous aucun prétexte et sans que le rétrocessionnaire puisse être assujéti à d'autres taxes municipales de stationnement. Les versements seront opérés en espèces et en une seule fois à la caisse municipale, le 31 juillet de chaque année.

15. Dans les cas de déchéance prévus à l'article 12 du présent traité, la ville réserve, soit de faire achever les travaux, soit de faire précéder à l'exploitation la voie de régie, au compte de la faillite, et ce jusqu'à ce qu'une autre rétrocession ou adjudication ait été prononcée à la folle enchère de l'entreprise.

16. A l'époque de l'expiration de l'entreprise, la ville sera subrogée à tous les droits du rétrocessionnaire et entrera immédiatement en possession de la voie ferrée, qui deviendra sa propriété; quant au matériel mobile, la ville pourra s'en rendre propriétaire à dire d'experts, en faisant connaître son intention trois mois avant l'expiration de l'entreprise. Le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver, à

époque de l'expiration, en parfait état d'entretien. A cet effet, si, pendant les cinq dernières années de la concession, l'entreprise négligeait de satisfaire complètement ses obligations, l'administration municipale aurait le droit de prélever sur le cautionnement les dépenses qu'elle aurait faites pour le rétablissement en bon état du chemin de fer et de ses dépendances.

17. La banque française et italienne ne pourra céder tout ou partie de la rétrocession sans l'assentiment exprès de l'administration municipale.

18. Ladite banque française et italienne fait, dès à présent, élection de domicile au Havre, chez M. Oscar Gayot, directeur des tramways, actuellement rue de Bordeaux, n° 39, où toutes pièces, actes, ordres, etc. concernant l'entreprise lui seront adressés ou signifiés.

19. Comme corollaire de l'article 34 du cahier des charges, l'administration municipale se réserve la faculté de retirer, sans être tenue de payer aucune indemnité, le privilège de la rétrocession qu'elle a faite à la banque française et italienne, notamment dans le cas où l'autorisation accordée par le décret du 4 octobre 1873 serait portée, mais encore dans le cas où une pareille mesure serait exigée par l'État de l'intérêt de la circulation ou tout autre intérêt public.

20. Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges susrelaté ainsi que le présent traité seront supportés par la banque française italienne.

Fait double, au Havre, le 3 novembre 1873.

Approuvé l'écriture :

Signé GUILLEMAND.

Par procuration de la banque française-italienne :

Signé DE LA HAULT.

Fu pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous le 725.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

*Assemblée générale des actionnaires de la banque française et italienne
(société anonyme).*

En 1872, le 14 février, à trois heures du soir,

Les actionnaires de la banque française et italienne, société anonyme au capital de mille millions de francs, représenté par soixante mille actions, se sont réunis au siège social, à Paris, rue de la Bourse, n° 4, en assemblée générale constitutive, sur convocation faite par les fondateurs, par lettres closes, conformément à l'article 29 des statuts.

M. Léopold Trivulzi, président élu, ouvre la séance.

MM. Kohn-Reinach et Weil-Schott (Cimosa), les deux plus forts actionnaires présents, prennent place au bureau en qualité de scrutateurs.

M. le président désigne M. A. Blacque-Vignal pour secrétaire.

M. le président vérifie la feuille de présence et constate que cinquante-neuf mille six cents actions sont représentées, soit par leurs propriétaires, soit par des mandataires eux-mêmes actionnaires, c'est-à-dire plus de la moitié du capital social; en conséquence, il déclare l'assemblée régulièrement constituée pour délibérer.

L'assemblée nomme administrateurs pour six ans :

MM. L. Trivulzi,
E. Cavaglion,
E. Pasteur.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

Les administrateurs, les membres du comité consultatif et le commissaire élus par l'assemblée, tous présents ou représentés, aux termes des pouvoirs énoncés à la

feuille de présence, déclarent accepter respectivement les fonctions auxquelles ils sont nommés :

M. le président prend acte de ces acceptations et déclare la société définitivement constituée.

Pour copie conforme :

Le Président de l'assemblée,

Signé TRIVULZI.

En marge de ladite copie de délibération se trouve la mention suivante :

« Enregistré à Paris, troisième bureau, le 17 février 1872, folio 43 verso, c. 1.
« Reçu deux francs quarante centimes. Signé Girodroux. »

Extrait littéralement sur ladite copie de délibération, déposée pour minutes par M^r *Gautier*, notaire à Paris, suivant acte reçu par lui et son collègue, aussi notaire à Paris, le 16 février 1872, enregistré.

L'an 1873, le 24 octobre, les présentes ont été extraites et collationnées sur la copie de délibération et délivrées par M^r *Pérard*, notaire à Paris, soussigné, comme successeur immédiat dudit M^r *Gautier* et détenteur des minutes de son exercice.

Signé PÉRARD.

Vu pour légalisation de la signature de M^r *Pérard*, notaire à Paris, par nous, près le tribunal civil de première instance de la Seine, pour M. le président, pèché.

Paris, le 24 octobre 1873.

Signé MARCEAU.

Vu pour être annexé au traité du 3 novembre 1873.

Pour la banque française et italienne :

Signé DE LA HAULT.

Signé GUILLEMARD.

Vu pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous le n^o 725.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Par-devant M^r *Pérard* et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. *Léopold-Charles-Paul Trivulzi*, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Godot-de-Mauroy, n^o 20,

Et M. *Edouard Pasteur*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Malesherbes, n^o 1.

Agissant, M. *Trivulzi*, comme membre et président, et M. *Pasteur*, comme membre du conseil d'administration de la banque française et italienne, société anonyme, capital de trente millions de francs, dont le siège est à Paris, rue de Provence, n^o 1, et précédemment rue de la Bourse, n^o 4, en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent des articles 14 et 15 des statuts de la société, passés devant M^r *Gautier* et son collègue, notaires à Paris, le 6 février 1872 (ledit M^r *Gautier* prédécesseur immédiat de M^r *Pérard*, soussigné);

Lesquels ont, par ces présentes, constitué pour leur mandataire aux effets ci-après M. *Frédéric de la Hault*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n^o 1. Auquel ils donnent pouvoir de, pour eux et en leurs noms et qualités susénoncées,

Signer avec la ville du Havre le contrat de rétrocession, par cette ville, à la banque française et italienne, de la concession de l'établissement et de l'exploitation du tramway accordé par l'État à ladite ville;

Passer et signer tous actes, élire domicile, et généralement faire le nécessaire.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, au siège de la banque française et italienne, rue de Provence, n° 34,

L'an 1873, le 23 octobre.

Et les comparants ont signé avec les notaires, après lecture.

Signé E. PASTEUR, TRIVULZI, ROUGET, PÉARD.

Enregistré à Paris, le 23 octobre 1873, troisième bureau, folio 9 verso, case 2. Pour trois francs soixante centimes, décime compris. Signé (illisible).

Pour légalisation de la signature de M^{re} Péard et Rouget, notaires à Paris, par le juge près le tribunal civil de première instance de la Seine, pour M. le président, empêché.

Fait, le 23 octobre 1873.

Signé MARCEAU.

Pour être annexé au traité du 3 novembre 1873.

Sur la banque française et italienne :

Signé DE LA HAULT.

Signé GUILLEMAND.

Pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous n° 325.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Extrait de la délibération du comité consultatif de la banque française et italienne, du 17 octobre 1873.

Présents : MM. L. S. Koenigsarter, J. E. Gunzburg, A. Blacque-Vignal et compagnie, Kohn-Reinach et compagnie, B. Allegri et compagnie, Germain Halphen.

Trivulzi rappelle qu'à la date du 18 juin 1872 le comité consultatif a émis un avis favorable sur la proposition d'entreprendre la construction et l'exploitation de tramways en France et à l'étranger.

Il expose que, depuis cette époque, le Gouvernement français a décidé que les concessions de tramways seraient accordées par l'État aux villes, et que celles-ci seraient à leur tour avec des rétrocessionnaires.

Trivulzi demande au comité consultatif une confirmation de son vote du 18 juin et la déclaration que ce vote s'applique, sous leur forme nouvelle, aux concessions de tramways du Havre, tant pour les lignes projetées que pour les extensions qui seraient données dans l'avenir.

Le comité émet un avis favorable.

Fait, le 17 octobre 1873.

Le Président du comité consultatif de la banque française et italienne,

Signé L. S. KOENIGSWARTER.

Pour être annexé au traité du 3 novembre 1873.

Sur la banque française et italienne :

Signé DE LA HAULT.

Signé GUILLEMAND.

Pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous n° 325.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Par-devant M^e *Gustave Pérard* et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

A comparu :

M. *Léopold-Charles-Paul Trivalzi*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Godot-Mauroy, n^o 20,

Agissant comme l'un des administrateurs de la société anonyme dite *Banque française et italienne*, au capital de trente millions de francs, dont le siège est à Paris, rue de Provence, n^o 34,

Lequel a, par ces présentes, déposé à M^e *Pérard*, l'un des notaires soussignés, l'a requis de mettre au rang de ses minutes, à la date de ce jour, pour en être lui délivré tous extraits et expéditions que besoin sera,

L'extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires de la société anonyme dite *Banque française et italienne*, en date du 29 avril 1873, aux termes de laquelle l'assemblée a adopté à l'unanimité la proposition faite par le président surseoir à la nomination d'un troisième administrateur, en autorisant les administrateurs actuels à s'adjoindre un troisième administrateur, après avoir pris l'avis du comité consultatif, sauf à faire ratifier cette nomination par la prochaine assemblée générale;

Laquelle pièce, délivrée par M. *Trivalzi*, en sa dite qualité qu'il agit en ces présentes, écrite sur une feuille de papier frappée d'un timbre de dimension de franc vingt centimes, non encore enregistrée, mais qui le sera en même temps que les présentes, est demeurée ci-annexée après avoir été certifiée véritable par le comparant et revêtue de la mention du tout par les notaires soussignés.

Mention des présentes est consentie partout où besoin sera.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, au siège de la société de la banque française et italienne, rue de Provence, n^o 34,

L'an 1873, le 18 octobre.

Et le comparant a signé avec les notaires, après lecture faite.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, troisième bureau, le 21 octobre 1873, folio 97 verso.
« Reçu trois francs soixante centimes. Signé *Colliot*. »

(Suit la teneur de l'annexe.)

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires de la banque française et italienne, du 29 avril 1873.

Le président expose que, jusqu'à ces derniers jours, la pensée de la formation d'un conseil d'administration qui aurait lui-même choisi ses délégués avait fait naître à la recherche d'un administrateur à adjoindre à l'administration sous la forme actuelle. Il propose donc à l'assemblée de surseoir à la nomination d'un troisième administrateur, en autorisant les administrateurs actuels à s'adjoindre un troisième administrateur, après avoir pris l'avis du comité consultatif, sauf à faire ratifier cette nomination par la prochaine assemblée.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Pour extrait conforme :

Signé *TRIVALZI*.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, troisième bureau, le 21 octobre 1873, folio 72 recto, cas
« Reçu trois francs soixante centimes. Signé *Colliot*. »

Signé *PÉRARD*.

Vu pour légalisation de la signature de M^e *Pérard*, notaire à Paris, par nous, j

près le tribunal civil de première instance de la Seine, pour M. le président, empêché.

Paris, le 21 octobre 1873.

Signé MARCEAU.

Vu pour être annexé au traité du 3 novembre 1873.

Pour la banque française et italienne :

Signé DE LA HAULT.

Signé GUILLEMAUD.

Vu pour être annexé au décret en date du 16 novembre 1874, enregistré sous le n° 735.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3672. — *DÉCRET qui autorise le Ministre des Finances à créer 52,000 Bons de liquidation, conformément à la loi du 28 juillet 1874.*

Du 19 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du vice-président du Conseil, ministre de la guerre, du ministre de l'intérieur et du ministre des finances;

Vu la loi du 28 juillet 1874, accordant un dédommagement aux personnes qui ont éprouvé préjudice lors des destructions ordonnées par l'autorité militaire pendant la guerre de 1870-1871;

Vu l'article 9 de la loi du 7 avril 1873 et le décret du 20 mars 1874⁽¹⁾, portant création des bons de liquidation à remettre aux départements, communes et particuliers pour les dommages résultant de l'invasion,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Le ministre des finances est autorisé à créer cinquante-deux mille (52,000) bons de liquidation au porteur, de cinq cents francs chacun, productifs d'un intérêt annuel de vingt-cinq francs et remboursables au pair en vingt-cinq ans, par voie de tirage au sort.

Le montant de ces bons sera affecté au paiement : 1° des sommes dues en vertu de jugements des tribunaux civils ou administratifs ; 2° des indemnités liquidées par la commission nommée conformément à la loi du 28 juillet 1874.

2. Les nouveaux bons de liquidation seront numérotés de 221,501 à 273,500, de façon à ne former qu'une seule série avec les bons qui

⁽¹⁾ Bull. 192, n° 2887.

ont été créés en vertu de la loi du 7 avril 1873 et du décret du 20 mars 1874.

Ils seront munis de cinquante coupons semestriels de douze francs cinquante centimes, payables les 15 janvier et 15 juillet de chaque année.

3. Le tirage des bons à rembourser aura lieu les 15 mai et 15 novembre de chaque année, conformément au tableau d'amortissement annexé au présent décret.

Les bons sortis au tirage du 15 mai seront remboursés à partir du 15 juillet, et ceux sortis au tirage du 15 novembre, à partir du 15 janvier suivant.

Le premier tirage se fera le 15 mai 1875 et le dernier le 15 novembre 1899.

4. Les sommes dues en vertu de jugements et les indemnités non convertibles en bons de liquidation seront payées en espèces par le trésor, au moyen de la négociation du nombre de bons qui sera nécessaire pour faire face à tous ces paiements.

Tableau d'amortissement des 52,000 bons de

ANNÉES.	ORDRE nu- mérique des se- mestres.	DATES DES TIRAGES.	NOMBRE de séries de 100 à extraire de la roue.	NOMBRE de bons de liquidation		Capital à raison de 500 francs par bon de liquidation sorti aux tirages semestriels.
				en circulation aux dates des tirages.	sortis aux tirages et rem- boursables aux échéances semestrielles.	
1	2	3		5	6	7
1874..	*	.....	*	*	*	*
1875..	1	15 mai 1875.....	5	51,000 ^f	500 ^f	250,000 ^f
	2	15 novembre 1875....	6	51,500	600	300,000
1876..	3	15 mai 1876.....	6	50,900	600	300,000
	4	15 novembre 1876....	6	50,300	600	300,000
1877..	5	15 mai 1877.....	6	49,700	600	300,000
	6	15 novembre 1877....	6	49,100	600	300,000
1878..	7	15 mai 1878.....	6	48,500	600	300,000
	8	15 novembre 1878....	6	47,900	600	300,000
1879..	9	15 mai 1879.....	6	47,300	600	300,000
	10	15 novembre 1879....	7	46,700	700	350,000
1880..	11	15 mai 1880.....	7	46,000	700	350,000
	12	15 novembre 1880....	7	45,300	700	350,000
1881..	13	15 mai 1881.....	7	44,600	700	350,000
	14	15 novembre 1881....	7	43,900	700	350,000
1882..	15	15 mai 1882.....	7	43,200	700	350,000
	16	15 novembre 1882....	8	42,500	800	400,000

Il sera fait, à la charge des indemnitaires, une déduction représentant les frais et, s'il y a lieu, la perte à la négociation des bons.

5. Le crédit de deux cent mille francs ouvert au ministère des finances, en compte sur les frais matériels de la répartition des indemnités, par l'article 9 de la loi du 28 juillet 1874, fera l'objet d'un nouveau chapitre à ouvrir au budget du ministère des finances, exercice 1874, sous le n° 11 *bis* et le titre : *Dédommagements en raison des destructions ordonnées par l'autorité militaire*.

5. Le vice-président du Conseil, ministre de la guerre, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Le Ministre des finances,

Signé G^l E. DE CISSEY. Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR. Signé MATHIEU-BODET.

Annexa de la loi du 28 juillet 1874.

Annuités.	DATES des échéances de payement.	FRAIS matériels de l'opération. (Capital.)	DÉPENSE par année.	TOTALISATION.
10	11	12	13	14
	.....	200,000 ^f	200,000 ^f	200,000 ^f
1,843,750 ^f	15 juillet 1875.	4,500		
	15 janvier 1876.	4,500	1,862,750	2,052,750
1,865,000	15 juillet 1876.	4,500		
	15 janvier 1877.	4,500	1,874,000	3,926,750
1,835,000	15 juillet 1877.	4,500		
	15 janvier 1878.	4,500	1,844,000	5,770,750
1,805,000	15 juillet 1878.	4,500		
	15 janvier 1879.	4,500	1,814,000	7,584,750
1,825,000	15 juillet 1879.	4,500		
	15 janvier 1880.	4,500	1,834,000	9,418,750
1,841,250	15 juillet 1880.	4,500		
	15 janvier 1881.	4,500	1,850,250	11,269,000
1,806,250	15 juillet 1881.	4,500		
	15 janvier 1882.	4,500	1,815,250	13,084,250
1,871,250	15 juillet 1882.	4,500		
	15 janvier 1883.	4,500	1,830,250	14,914,500

ANNÉES.	ORDRE nu- mérique des se- mestres.	DATES DES TIRAGES.	NOMBRE de series de 100 à extraire de la roue.	NOMBRE de bons de liquidation		Capital à raison de 500 francs par bon de liquidation sorti aux tirages semestriels.
				en circulation aux dates des tirages.	sortis aux tirages et rem- boursables aux échéances semestrielles.	
1	2	3	4	5	6	7
1883..	17	15 mai 1883.....	8	41,700 ^f	800 ^f	400,000 ^f
	18	15 novembre 1883....	8	40,900	800	400,000
1884..	19	15 mai 1884.....	8	40,100	800	400,000
	20	15 novembre 1884....	9	39,300	900	450,000
1885..	21	15 mai 1885.....	9	38,400	900	450,000
	22	15 novembre 1885....	9	37,500	900	450,000
1886..	23	15 mai 1886.....	9	36,600	900	450,000
	24	15 novembre 1886....	9	35,700	900	450,000
1887..	25	15 mai 1887.....	10	34,800	1,000	500,000
	26	15 novembre 1887....	10	33,800	1,000	500,000
1888..	27	15 mai 1888.....	10	32,800	1,000	500,000
	28	15 novembre 1888....	10	31,800	1,000	500,000
1889..	29	15 mai 1889.....	11	30,800	1,100	550,000
	30	15 novembre 1889....	11	29,700	1,100	550,000
1890..	31	15 mai 1890.....	11	28,600	1,100	550,000
	32	15 novembre 1890....	12	27,500	1,200	600,000
1891..	33	15 mai 1891.....	12	26,300	1,200	600,000
	34	15 novembre 1891....	12	25,100	1,200	600,000
1892..	35	15 mai 1892.....	12	23,900	1,200	600,000
	36	15 novembre 1892....	13	22,700	1,300	650,000
1893..	37	15 mai 1893.....	13	21,400	1,300	650,000
	38	15 novembre 1893....	13	20,100	1,300	650,000
1894..	39	15 mai 1894.....	14	18,800	1,400	700,000
	40	15 novembre 1894....	14	17,400	1,400	700,000
1895..	41	15 mai 1895.....	14	16,000	1,400	700,000
	42	15 novembre 1895....	15	14,600	1,500	750,000
1896..	43	15 mai 1896.....	15	13,100	1,500	750,000
	44	15 novembre 1896....	15	11,600	1,500	750,000
1897..	45	15 mai 1897.....	16	10,100	1,600	800,000
	46	15 novembre 1897....	16	8,500	1,600	800,000
1898..	47	15 mai 1898.....	17	6,900	1,700	850,000
	48	15 novembre 1898....	17	5,200	1,700	850,000
1899..	49	15 mai 1899.....	17	3,500	1,700	850,000
	50	15 novembre 1899....	18	1,800	1,800	900,000
TOTALS.....			.....	.....	52,000	26,000,000

Annuités.	DATES des échéances de paiement.	FRAIS matériels de l'opération. (Capital.)	DÉPENSE par année.	TOTALISATION.
10	11	12	13	14
1,832,500 ^f	15 juillet 1883.....	4,500 ^f		
	15 janvier 1884.....	4,500	1,841,500 ^f	16,756,000 ^f
1,842,500	15 juillet 1884.....	4,500		
	15 janvier 1885.....	4,500	1,851,500	18,607,500
1,848,750	15 juillet 1885.....	4,500		
	15 janvier 1886.....	4,500	1,857,750	20,465,250
1,803,750	15 juillet 1886.....	4,500		
	15 janvier 1887.....	4,500	1,812,750	22,278,000
1,857,500	15 juillet 1887.....	4,500		
	15 janvier 1888.....	4,500	1,866,500	24,144,500
1,807,500	15 juillet 1888.....	4,500		
	15 janvier 1889.....	4,500	1,816,500	25,961,000
1,856,250	15 juillet 1889.....	4,500		
	15 janvier 1890.....	4,500	1,865,250	27,826,250
1,851,250	15 juillet 1890.....	4,500		
	15 janvier 1891.....	4,500	1,860,250	29,686,500
1,842,500	15 juillet 1891.....	4,500		
	15 janvier 1892.....	4,500	1,851,500	31,538,000
1,832,500	15 juillet 1892.....	4,500		
	15 janvier 1893.....	4,500	1,841,500	33,379,500
1,818,750	15 juillet 1893.....	4,500		
	15 janvier 1894.....	4,500	1,827,750	35,207,250
1,852,500	15 juillet 1894.....	4,500		
	15 janvier 1895.....	4,500	1,861,500	37,068,750
1,832,500	15 juillet 1895.....	4,500		
	15 janvier 1896.....	4,500	1,841,500	38,910,250
1,808,750	15 juillet 1896.....	4,500		
	15 janvier 1897.....	4,500	1,817,750	40,728,000
1,832,500	15 juillet 1897.....	4,500		
	15 janvier 1898.....	4,500	1,841,500	42,569,500
1,851,250	15 juillet 1898.....	4,500		
	15 janvier 1899.....	4,500	1,860,250	44,429,750
1,816,250	15 juillet 1899.....	4,500		
	15 janvier 1900.....	4,500	1,825,250	46,255,000
45,830,000	.....	425,000	46,255,000	

annexé au décret du 19 novembre 1874.

*Vice-président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3673. — *DÉCRET qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Embranchement destiné à relier la fosse n° 5 des Mines de houille de Marles à la ligne de raccordement actuel de la fosse n° 3, sur le Chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les décrets, en date des 28 avril 1860⁽¹⁾, 25 juin 1864⁽²⁾ et 4 août 1869, autorisant la compagnie des mines de Marles à relier par une voie de fosses d'extraction n° 1, 2 et 3 de sa concession au chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais, et à cette voie, par des embranchements, fosses n° 3 et 4; ensemble le cahier des charges annexé au décret susvisé du 4 août 1869;

Vu la demande et l'avant-projet présentés par la même compagnie pour l'établissement d'un embranchement destiné à relier la fosse n° 5 à la ligne actuelle de la fosse n° 3;

Vu le dossier de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département du Pas-de-Calais, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 25 février 1874;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie, les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion donnée, le 8 mai 1874, à l'exécution des travaux, par le colonel directeur des fortifications d'Arras, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853⁽³⁾;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 10 septembre 1874;

Vu le certificat constatant le versement à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de sept mille deux cents francs (7,200^f), à titre de cautionnement;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique; Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un embranchement destiné à relier la fosse n° 5 des mines de houille de Marles à la ligne de raccordement actuelle de la fosse n° 3, sur le chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais.

2. La compagnie des mines de Marles est autorisée à établir l'embranchement à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 4 août 1869, sous la réserve des modifications suivantes :

1° L'embranchement dont il s'agit partira de l'emplacement de

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 801, n° 7710.

⁽²⁾ XI^e série, Bull. 1230, n° 12,522.

⁽³⁾ XI^e série, Bull. 1780, n° 17,467.

⁽⁴⁾ XI^e série, Bull. 97, n° 816.

fosse n° 5 et aboutira à la ligne actuelle sur la fosse n° 3, à mille cinq cents mètres environ en avant de cette fosse;

2° Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes sera fixé à vingt et un millimètres par mètre;

3° Le cautionnement de l'entreprise sera fixé à la somme de sept mille deux cents francs (7,200').

3. L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines de Marles, et la compagnie jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie du Nord.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ultérieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue après enquête, l'établissement, soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions du titre IV et les articles 54, 55, 56 et 57 du titre V du cahier des charges susvisé recevront leur application.

4. Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplis dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie sera soumise, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

5. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3674. — *DÉCRET qui ouvre au Ministre des Finances des Crédits supplémentaires sur l'exercice 1874.*

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation des crédits du budget de l'exercice 1874;

Vu les lois des 29 janvier, 28 mars, 21 mai, 25 juin, 28 juillet et 4 août 1874, qui ont ouvert des crédits sur le budget des dépenses du même exercice;

Le Conseil d'État entendu;

De l'avis du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1874, des crédits supplémentaires s'élevant à la somme de un million cent vingt-huit mille six cent soixante-dix francs quatre-vingt-quinze centimes (1,128,670^f 95^c), savoir :

CAPITAUX REMBOURSABLES À DIVERS TITRES.

CHAP. VI.	Annuité à la Société générale algérienne.....	9,670 ^f 95 ^c
-----------	---	------------------------------------

ENREGISTREMENT, DOMAINES ET TIMBRE.

CHAP. LIV.	Matériel.....	50,000 ^f 00 ^c
— LV.	Dépenses diverses.....	69,000 ^f 00 ^c

REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS, NON-VALEURS,
PRIMES ET ESCOMPTE.

CHAP. LXXVIII.	Remboursements sur produits indirects et divers. . .	1,000,000 ^f 00 ^c
----------------	--	--

1,128,670^f 95^c

2. Il sera pourvu à ces augmentations de crédits au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

3. Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

4. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 28 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3675. — DÉCRET qui ouvre au Ministre des Finances un Crédit supplémentaire sur l'exercice 1874.

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation des crédits du budget de l'exercice 1874;

Vu les lois des 29 janvier, 28 mars, 21 mai, 25 juin, 28 juillet et 4 août 1874, qui ont ouvert des crédits sur le budget des dépenses du même exercice;

Le Conseil d'État entendu;

De l'avis du Conseil des ministres,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire s'élevant à la somme de deux cent quarante mille francs (240,000^f) et applicable au chapitre xx (*Pensions civiles* du 22 août 1790)].

2. Il sera pourvu à cette augmentation de crédit au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

3. Le présent décret sera soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de sa prochaine réunion.

4. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3676. — **DÉCRET** relatif à la répartition du Contingent Personnel et Mobilier assigné à la ville de Paris pour 1875.

Du 1^{er} Décembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 5 décembre 1874.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la délibération en date du 15 octobre 1874, par laquelle le conseil municipal de la ville de Paris a demandé l'autorisation de répartir le contingent personnel et mobilier assigné à cette ville pour 1875 d'après les bases suivantes :

Les locaux d'une valeur matricielle de 400 à 599 francs et ceux des petits patentés inférieurs à ces chiffres payeront.....	7 ^f 05 ^c p. o/o.
Ceux de 600 à 699.....	8 05
Ceux de 700 à 799.....	9 05
Ceux de 800 à 899.....	10 05
Ceux de 900 à 999.....	11 05
Ceux de 1,000 et au-dessus.....	12 05

Les locaux d'une valeur matricielle inférieure à quatre cents francs sont affranchis de toute cotisation; toutefois, cette exonération n'est pas applicable :

1° Aux propriétaires logés dans leur propre maison, ni aux personnes ayant un simple pied-à-terre à Paris;

2° Aux propriétaires qui, alors même qu'ils n'habitent pas leur propriété, payent à Paris une contribution foncière s'élevant à trois cents francs;

3° Aux patentés dont le loyer d'habitation, réuni aux loyers industriels, atteint quatre cents francs.

La division d'un appartement ou d'un local occupé par plusieurs personnes passibles de la contribution personnelle ne pourra avoir pour effet de modifier le montant de la contribution due pour l'ensemble des locaux.

La somme nécessaire pour parfaire, avec le produit du rôle, le montant du contingent de la ville de Paris sera prélevée sur le produit de l'octroi.

Vu l'article 20 de la loi du 21 avril 1832 et l'article 5 de la loi du 3 juin 1846;

Vu la loi du 5 août 1874 (article 2), qui autorise la perception de dix-centimes (0^e 17^e) additionnels au principal de la contribution personnelle mobilière;

Sur le rapport du ministre des finances,

DÉCRÈT :

ART. 1^{er}. La délibération susvisée du conseil municipal de Paris est approuvée.

2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 1^{er} Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3677. — DÉCRET portant nomination des Membres de la Commission chargée de l'examen des Comptes rendus par les Ministres, pour l'exercice 1874 l'année 1874.

Du 2 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu les articles 192, 193 et 195 du décret du 31 mai 1862⁽¹⁾, portant règlement général sur la comptabilité publique, aux termes desquels une commission doit être chargée, chaque année, d'une part, d'arrêter le journal général et le grand-livre de l'administration des finances au 31 décembre, ainsi que les livres et registres tenus au trésor pour l'inscription des dépenses et cautionnements, et, d'autre part, de constater dans le procès-verbal de ses travaux la concordance des comptes rendus par les ministres des divers départements avec les écritures qui ont servi à les établir;

Sur le rapport du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 1045, n° 10,527.

ART. 1^{er}. Sont nommés membres de la commission chargée de l'examen des comptes rendus par les ministres, pour l'exercice 1873 et l'année 1874 :

MM. *Raudot*, député, président;

Rousseau, député;

de Ravinel, député;

le comte *de Circourt*, conseiller d'État;

Vacherot, maître des requêtes;

le comte *Ogier d'Ivry*, conseiller maître à la cour des comptes;

de Saint-Paul-Laroche, conseiller référendaire de première classe;

Colmet-Daâge, conseiller référendaire de première classe;

Razy, conseiller référendaire de deuxième classe.

2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 2 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3678. — DÉCRET qui approuve le Traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de Voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Marseille.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 septembre 1874⁽¹⁾, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses lignes publiques de la ville de Marseille et concède à cette ville lesdites voies ferrées, sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret;

Vu l'article 2 dudit cahier des charges, ainsi conçu :

« La ville de Marseille est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes concédées. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose; »

Vu le traité passé, les 20 décembre 1873 et 29 octobre 1874, entre la ville de Marseille et la banque française et italienne, dont le siège est à Paris, rue de Provence, n° 34, pour l'établissement et l'exploitation desdites voies ferrées;

⁽¹⁾ Bull. 231, n° 3534.

Vu les délibérations du conseil municipal et de la commission municipale de Marseille, en date des 19 décembre 1873, 20 février et 1^{er} juin 1874;

Vu les lettres du préfet des Bouches-du-Rhône, en date des 9 octobre et 2 novembre 1874;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 13 novembre 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est approuvé le traité ci-dessus visé, passé entre la ville de Marseille et la banque française et italienne, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de cette ville.

Ce traité restera annexé au présent décret.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

Entre les soussignés, M. Marius Isoard, remplissant par intérim les fonctions de maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité et en vertu d'une décision du conseil municipal du 19 décembre 1873,

D'une part,

Et M. Frédéric de la Hault, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, agissant tant en son nom qu'au nom de la banque française-italienne, ayant son siège également à Paris, rue de Provence, n^o 34,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. La ville de Marseille s'engage à rétrocéder éventuellement à M. de la Hault et à la banque française-italienne l'entreprise de construction et d'exploitation des tramways à établir dans l'intérieur de la ville de Marseille, dont la concession a été demandée à l'État par la ville.

2. M. de la Hault et la banque française-italienne déclarent accepter dans tous les cas les clauses, charges et avantages portés au cahier des charges de la concession qui sera faite par l'État à la ville de Marseille, et ils s'engagent à se substituer pour l'exécution des obligations mentionnées audit cahier des charges, dont un exemplaire, signé par les contractants, sera ultérieurement annexé au présent décret.

3. Le cautionnement affecté à la garantie des obligations du présent traité est de la somme de cent cinquante mille francs, soit en espèces, obligations de la ville de Marseille, ou rentes sur l'État français.

Une partie de ce cautionnement, soit une somme de quarante mille francs, sera conservée pendant la durée de la concession à titre de cautionnement permanent affectée à la garantie d'une bonne exploitation; l'autre partie, soit la somme de dix mille francs, sera remboursée aux rétrocessionnaires par quart, sur les certificats des ingénieurs et au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Si le cautionnement, tant provisoire que permanent, est entamé par l'application d'une pénalité, l'entreprise devra le reconstituer dans les trois jours de l'information qui lui en sera donnée par l'administration.

Enfin, pour quelque cause que les rétrocessionnaires soient déchus, le cautionnement sera de plein droit acquis à la ville.

4. En cas d'inachèvement des travaux dans les délais stipulés dans les cahiers des charges, et par ce seul fait, les rétrocessionnaires seront passibles, par chaque jour de retard, d'une amende de cent francs, qui sera prélevée sur le cautionnement fourni; si, de plus, ils ne se trouvaient pas en mesure de commencer le service d'exploitation générale dans les mêmes délais, la ville pourra faire exécuter, par elle-même, les travaux en retard.

moyens qu'elle jugera convenable et pour le compte desdits rétrocessionnaires, des transports publics sur les divers points que les tramways sont appelés à desservir.

5. Indépendamment des dispositions de l'article 19 du cahier des charges, les rétrocessionnaires pourront être déchus de tous leurs droits :

1° Si, après que les tramways auront été livrés à la circulation, l'exploitation en était suspendue pendant trois jours consécutifs, sans causes reconnues légitimes ;

2° S'il y avait lieu de constater à la charge des rétrocessionnaires des faits susceptibles de compromettre la sécurité publique ;

3° S'ils étaient déclarés en état de faillite.

6. Les rétrocessionnaires seront tenus d'acquitter le droit de stationnement et de place dans les mêmes conditions imposées actuellement aux propriétaires de voitures faisant les transports en commun.

Ce droit s'acquittera en espèces à la caisse municipale, par trimestre et par anticipation, ainsi que cela est actuellement en usage.

Toutefois, pour la taxe applicable aux voitures des tramways, il est tenu compte des frais de premier établissement et de la participation de cette entreprise aux frais d'entretien des voies municipales.

En conséquence, les voitures de tramways sont imposées pour la durée de la concession à une taxe annuelle et par voiture de cinq cents francs pour les quatre-vingts premières voitures, quatre cents francs pour les vingt voitures suivantes, et deux cents francs pour toutes les voitures supplémentaires, quel que soit le nombre de jours que ces voitures auraient été annuellement en service.

7. A l'époque de l'expiration de l'entreprise, la ville sera subrogée à tous les droits des rétrocessionnaires et entrera immédiatement en possession de la voie ferrée, qui deviendra sa propriété. Quant au matériel mobile, la ville pourra s'en rendre acquéreur, à dire d'expert, en faisant connaître son intention trois mois avant l'expiration de la concession.

8. Les rétrocessionnaires ne pourront céder tout ou partie de la rétrocession sans l'assentiment de l'administration municipale. Dans le cas où il serait constitué une société, celle-ci devrait être agréée par l'administration et approuvée par le Gouvernement.

9. Les frais de contrôle qui pourraient être stipulés seront à la charge des rétrocessionnaires.

10. Comme corollaire de l'article 36 du cahier des charges, l'administration municipale se réserve la faculté de retirer, sans être tenue de payer aucune indemnité, le privilège de la rétrocession qu'elle a faite à M. de la Hault et à la banque française, non-seulement dans le cas où l'autorisation qui lui sera éventuellement accordée serait rapportée, mais encore dans le cas où une pareille mesure serait exigée par l'Etat dans l'intérêt de la circulation ou tout autre intérêt public.

11. Les rétrocessionnaires font dès à présent élection de domicile à Marseille, chez M. D. Rigaud, agent de change, où toutes pièces, actes, ordres, etc. concernant l'entreprise leur seront adressés ou signifiés.

12. Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges susrelaté, ainsi que le présent traité, seront supportés par les rétrocessionnaires.

Fait en double à Marseille, le 20 décembre 1873.

Approuvé l'écriture :

Signé F. DE LA HAULT.

Pour la banque française-italienne :

Signé F. DE LA HAULT.

L'Adjoint faisant fonctions de maire de Marseille,

Signé ISOARD.

Vu par le préfet des Bouches-du-Rhône,

Par délégation :

Le Secrétaire général,

Signé PAUL FABRE.

Vu pour être annexé au décret en date du 7 décembre 1874, enregistré sous le n° 762.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

deux cent treize mille sept cent cinquante francs (213,750^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'Etat »

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnement sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local. Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux cent treize mille sept cent cinquante francs (213,750^f) sera payée en six termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3681. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 juin 1873⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre alloué au département de l'Indre, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de neuf cent quatre-vingt-cinq mille sept cents francs (945,700^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu notamment les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques

⁽¹⁾ Bull. 177, n° 2655.

qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de neuf cent quarante-cinq mille sept cents francs (945,700^f) sera payée en douze termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3682. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 10 février 1874 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret et alloué au département de la Manche, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de deux cent mille francs (200,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme,

⁽¹⁾ Bull. 234, n° 3573.

« d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux cent mille francs (200,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3683. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local Vézelize à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Mirecourt.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 5 mars 1874⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt, et alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (182,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 5 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de

⁽¹⁾ Bull. 223, n° 3412.

l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ;

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent quatre-vingt-deux mille francs (182,000^f) sera payée en quatre termes semestriels, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1874. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Lérrouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Earville.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Sur le décret, en date du 10 octobre 1873⁽¹⁾, qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Lérrouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Earville, avec embranchement sur les gares de Fourches et les établissements industriels des sieurs André, et de Montiers-sur-Saône, et alloué au département de la Meuse, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1866, une subvention de quatre-vingt mille francs (80,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Et, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

¹ Bull. 187, n° 2800.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnement sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de quatre-vingt mille francs (80,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MABON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3685. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Billom à Vertaizon.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 juin 1873 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Vertaizon à Billom, alloué au département du Puy-de-Dôme, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent cinquante mille francs (150,000^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnement sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après qu'après l'achèvement complet des travaux; »

⁽¹⁾ Bull. 180, n° 2682.

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

DECRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent cinquante mille francs (150,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3686. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret, en date du 5 mars 1874 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize, et alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (192,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui est ainsi conçu :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

⁽¹⁾ Bull. 230, n° 3510.

que le projet de réseau fût modifié de manière à ce que la voie ferrée passant par la rue Saint-Ferréol et que l'une de celles passant par la rue de Rome fussent supprimées et remplacées par une ligne sur le cours Lieutaud;

Vu la décision ministérielle, en date du 3 juillet courant, adoptant ladite modification;

Considérant que ces modifications ont été opérées sur les plan et cahier des charges par les soins de M. l'ingénieur en chef du département des Bouches-du-Rhône;

Vu la lettre ci-annexée, en date du 1^{er} juillet courant, par laquelle les demandeurs en concession déclarent adhérer complètement, tant en leur nom personnel qu'en nom de M. de la Haut, aux modifications susmentionnées,

Déclarons accepter, au nom de la ville de Marseille, les plan et cahier des charges ainsi modifiés, pour être annexés au traité du 20 décembre 1873, en conformité de l'article 2 dudit traité.

Le Maire de Marseille,

Signé RABTAU.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret du 19 septembre 1874, enregistré sous le n° 624.

Pour le Conseiller d'État, Secrétaire général,

et par autorisation :

Le Chef du bureau du secrétariat général,

Signé DENIEAU.

Le soussigné déclare, tant en son nom personnel qu'au nom de la banque française et italienne, pour laquelle il se porte fort, accepter le plan et le cahier des charges annexés au décret du 19 septembre 1874, pour être annexés eux-mêmes au traité du 20 décembre 1873, conformément à l'article 2 dudit traité.

Marseille, le 29 Octobre 1874.

Signé F. DE LA HAULT.

Pour la banque française et italienne :

Signé F. DE LA HAULT.

Vu pour être annexé au décret en date du 7 décembre 1874, enregistré sous le n° 762.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3679. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de Fontvieille.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 juin 1873⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique

⁽¹⁾ Bull. 210, n° 3178.

établissement du chemin de fer d'intérêt local d'Arles aux carrières de
vieille et alloué au département des Bouches-du-Rhône, sur les fonds
trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une
subvention de deux cent quatre-vingt-neuf mille six cent vingt-cinq francs
(289,625^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, et
qui sont ainsi conçus :

Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux dont le nombre
des époques seront ultérieurement déterminés par un décret délibéré
au Conseil d'État.

Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme,
une dépense, en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur
place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des tra-
vaux ;

La loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux cent quatre-vingt-
neuf mille six cent vingt-cinq francs (289,625^f) sera payée en six
termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la ré-
serve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifica-
tions qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du
présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3680. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention
allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de
Confolens à Excideuil.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 13 juin 1874 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique
l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Confolens à ou près Exci-
deuil et alloué au département de la Charente, sur les fonds du trésor,
par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de

⁽¹⁾ Bull. 234, n° 3574.

deux cent treize mille sept cent cinquante francs (213,750^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'Etat ; »

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnement sur place, triple de la somme à recevoir. »

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux cent treize mille sept cent cinquante francs (213,750^f) sera payée en six termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MABON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3681. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 10 juin 1873⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Tournon à la Châtre, alloué au département de l'Indre, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de neuf cent quarante-cinq mille sept cents francs (945,700^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu notamment les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques

⁽¹⁾ Bull. 177, n° 2655.

qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La subvention susmentionnée de neuf cent quarante-neuf mille sept cents francs (945,700^f) sera payée en douze termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3682. — *DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret.*

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 février 1874⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Carentan à Carteret et alloué au département de la Manche, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de deux cent mille francs (200,000^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme,

⁽¹⁾ Bull. 234, n° 3573.

« d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux cent mille francs (200,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3683. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Mirecourt.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu le décret, en date du 5 mars 1874⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt, et alloué au département de Meurthe-et-Moselle, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (182,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 5 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de

⁽¹⁾ Bull. 223, n° 3412.

l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent quatre-vingt-deux mille francs (182,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1884. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Lérrouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 octobre 1873⁽¹⁾, qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Lérrouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville, avec embranchement sur les gares de Fourches et les établissements industriels des sieurs André, et de Moutiers-sur-Saux, et alloué au département de la Meuse, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, la subvention de quatre-vingt mille francs (80,000^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui est ainsi conçu :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

⁽¹⁾ Bull. 187, n° 2800.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de quatre-vingt mille francs (80,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3685. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Billom à Vertaizon.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 10 juin 1873 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Vertaizon à Billom alloué au département du Puy-de-Dôme, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent cinquante mille francs (150,000^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

⁽¹⁾ Bull. 180, n° 2682.

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent cinquante mille francs (150,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3686. — *DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize.*

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret, en date du 5 mars 1874⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize, et alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent quatre-vingt-deux mille francs (192,000^f) pour l'exécution de ce chemin ;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux ; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;
Le Conseil d'État entendu,

⁽¹⁾ Bull. 230, n° 3510.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent quatre-vingt-douze mille francs (192,000^f) sera payée en quatre termes semestriels égaux à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CARLIER.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3687. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire du Chemin de fer d'intérêt local Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 11 avril 1874⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie, et alloué au département de la Vendée, sur les fonds du trésor, par application de l'article de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cinq cent soixante-dix mille cinq cents francs (577,500^f) pour l'exécution de ce chemin;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, aux époques qui seront ultérieurement fixées par un décret délibéré en Conseil d'Etat.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnement sur place, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'Etat entendu,

DÉCRÈTE :

(1) Bull. 228, n° 3477.

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cinq cent soixante-dix-sept mille cinq cents francs (577,500^f) sera payée en dix termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la Compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3688. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie concessionnaire de divers Chemins de fer d'intérêt local dans le département de Maine-et-Loire.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 28 octobre 1873⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local de Montreuil-Bellay à Angers, de Cholet vers Nantes, de Beaupréau à Chalonnes, de Faye à Chalonnes, de Beaufort à Angers, et alloué au département de Maine-et-Loire, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de deux millions quarante-sept mille cinq cents francs (2,475,000^f) pour l'exécution de ces chemins;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui est ainsi conçu :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront ultérieurement déterminées par un décret délibéré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du terme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRETE :

⁽¹⁾ Bull. 213, n° 3213.

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de deux millions quarante-sept mille cinq cents francs (2,047,500^f) sera payée en seize termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3689. — DÉCRET qui détermine les époques de paiement de la Subvention allouée à la Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local d'Arras à la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison.

Du 7 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret, en date du 8 octobre 1873 ⁽¹⁾, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local d'Arras à la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison; alloué au département du Pas-de-Calais, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, une subvention de cent cinquante et un mille six cent soixante-six francs (151,666^f) pour l'exécution de ces chemins;

Vu, notamment, les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 dudit décret, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera payée en termes semestriels égaux, à des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret délibéré en Conseil d'État »

« Le département devra justifier, avant le paiement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements, égale, triple de la somme à recevoir. »

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux; »

Vu la loi précitée du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local; Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La subvention susmentionnée de cent cinquante et

⁽¹⁾ Bull. 200, n^o 3012.

se six cent soixante-six francs (151,666⁶) sera payée en quatre semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876, sous la réserve que la compagnie concessionnaire aura produit les justifications qui ont été imposées par le décret précité.

Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 7 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

90. — *DÉCRET qui proroge le délai fixé pour l'exécution des Chemins de fer de la banlieue de Marseille.*

Du 13 Décembre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

le rapport du ministre des travaux publics ;

le décret du 6 août 1865⁽¹⁾, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de la place Castellane, à Marseille, à la Madrague-d'Estéat ; ensemble la convention portant concession dudit chemin aux *Bowles* et compagnie, et le cahier des charges y annexé ;

le décret du 3 janvier 1868⁽²⁾, qui déclare d'utilité publique : 1° un embranchement sur Mazargues, 2° et un prolongement mettant en commun la gare de départ dudit chemin avec le quai de Rive-Neuve du Port, et fixe au 3 janvier 1871 l'expiration du délai pour l'exécution de la ligne principale que desdits embranchements et prolongements ; l'arrêté du Chef du Pouvoir exécutif du 18 juillet 1871⁽³⁾, qui proroge six années, à partir de sa date, le délai fixé pour l'exécution desdits chemins de fer ;

la demande présentée, le 25 mai 1874, au nom de la société anonyme formée par les concessionnaires sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Vieux-Port et de la banlieue sud de Marseille*, à l'effet d'obtenir une nouvelle prorogation du délai d'exécution de ces lignes ;

les rapports des ingénieurs du contrôle, en date des 30 mai et 10 juin 1874 ;

l'avis du préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 5 juin 1874 ;

la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ; le Conseil d'État entendu,

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Le délai fixé pour l'exécution du chemin de fer du Vieux-

1^{re} série, Bull. 1347, n° 13,778.

2^e série, Bull. 1561, n° 15,719.

⁽³⁾ 11^e série, Bull. 59, n° 463.

Port et de la banlieue sud de Marseille est prorogé de trois ans, à partir de la date du présent décret.

2. Cette prorogation est accordée aux conditions suivantes :

1° Le point de départ de la concession ne sera pas modifié;

La durée de cette concession, pour les lignes concédées tant par le décret du 6 août 1865 que par celui du 3 janvier 1868, restera fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 3 janvier 1871;

2° Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée aux achats de terrains, en travaux, en approvisionnements sur place en dépôt de cautionnement;

3° Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation, les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics et inséré au Journal officiel.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 11 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. CAILLAUX.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3691. — *DÉCRET concernant les Boissons expédiées à destination de la zone de Savoie.*

Du 21 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu l'article 6, titre III, de la loi du 22 août 1791;

Vu l'ordonnance royale du 31 janvier 1840⁽¹⁾, relative aux charges de boissons à destination du pays de Gex;

Vu l'article 2 du traité du 24 mars 1860⁽²⁾, relatif à l'annexion de la Savoie, duquel il résulte que la partie du département de la Haute-Savoie situ

⁽¹⁾ 1^{re} série, Bull. 710, n° 8488.

⁽²⁾ 1^{re} série, Bull. 803, n° 7722.

au delà de la ligne des douanes, est placée sous le même régime fiscal que le pays de Gex,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Tout conducteur de boissons expédiées à destination de la zone de Savoie et enlevées de l'intérieur du territoire français sera tenu de représenter son chargement et de faire viser l'acquit-à-caution dont il doit être porteur à l'un des postes de douanes établis à la limite de la zone franche. A défaut de ce visa, la décharge de l'acquit-à-caution sera refusée par les employés des contributions indirectes.

2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 21 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3692. — *DÉCRET portant Règlement général sur le service de l'Assistance hospitalière en Algérie.*

Du 23 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 27 octobre 1858 ⁽¹⁾, ensemble l'ordonnance du 21 février 1861 ⁽²⁾, le décret du 13 juillet 1849 et le décret du 23 mars 1852, promulgué en Algérie par arrêté ministériel du 16 mai 1856;

Sur les rapports des ministres de l'intérieur et des finances, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈTE :

TITRE 1^{er}.

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.

ART. 1^{er}. Les hôpitaux et hospices civils de l'Algérie qui ne sont pas propriété communale ou privée sont, à titre d'établissements hospitaliers, placés sous l'administration supérieure du préfet.

2. Ils sont gérés par un receveur-économe, sous la direction d'une commission administrative, ou par un directeur responsable assisté d'un receveur-économe et d'une commission consultative.

Ils peuvent également être régis au moyen de marchés à forfait,

⁽¹⁾ 11^e série, Bull. 646, n° 5998.

⁽²⁾ x^e série, Bull. 510, n° 3873.

sous le contrôle d'une commission de surveillance et avec le concours du receveur municipal de la commune comme comptable.

3. Le gouverneur général détermine, en conseil de gouvernement et sur la proposition des préfets, le mode auquel est soumis chaque établissement. Il règle les cadres du personnel ainsi que le traitement et le mode de nomination des agents.

4. Les commissions administratives des hospices et hôpitaux surveillent et dirigent le service intérieur et extérieur des établissements auprès desquels elles fonctionnent; elles sont composées de cinq membres nommés par le préfet et du maire de la commune.

La présidence appartient au maire. Il a voix prépondérante en cas de partage. En cas d'absence du maire, la présidence appartient au plus ancien des membres présents, et, à défaut d'ancienneté, au plus âgé.

Les fonctions des commissions administratives sont gratuites.

Les commissions administratives sont renouvelées chaque année par cinquième. Le renouvellement est déterminé par le sort pendant les quatre premières années, et ensuite par l'ancienneté. Les membres sortants sont rééligibles.

Lesdites commissions peuvent être dissoutes par le gouverneur général, sur la proposition ou l'avis du préfet.

Les membres de ces commissions peuvent être individuellement relevés de leurs fonctions dans la même forme.

5. Les commissions administratives règlent par leurs délibérations les objets suivants :

Le mode d'administration des biens et revenus des établissements hospitaliers; les conditions des baux et fermes de ces biens, lorsque leur durée n'excède pas dix-huit ans pour les biens ruraux et ne pour les autres; le mode et les conditions des marchés pour fournitures et entretien dont la durée n'excède pas une année; les travaux de toute nature dont la dépense ne dépasse pas trois mille francs.

Toute délibération sur l'un de ces objets est exécutoire, si, trente jours après la notification officielle, le préfet ne l'a pas annulée, soit d'office pour violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique, soit sur la réclamation de toute partie intéressée.

Les commissions administratives arrêtent également, mais avec l'approbation du préfet, les règlements du service tant intérieur qu'extérieur et de santé, et les contrats à passer avec les congrégations hospitalières.

Les commissions administratives délibèrent sur les objets ci-après énoncés, savoir :

1° Les budgets et comptes; en général, toutes les recettes et dépenses des établissements;

2° Les acquisitions, aliénations et échanges de propriétés des établissements et tout ce qui intéresse leur conservation, leur amélioration et leur affectation au service;

3° Les projets de travaux pour constructions, grosses réparations et démolitions dont la valeur excède trois mille francs;

4° Les conditions ou cahiers des charges des adjudications de travaux et marchés pour fournitures ou entretien dont la durée excède une année;

5° L'acceptation des dons et legs;

6° Les placements de fonds et les emprunts;

7° Les actions judiciaires et les transactions.

Le président de la commission administrative peut toujours, à titre conservatoire, accepter, en vertu de la délibération de la commission, des dons et legs faits à l'établissement. Le décret du Pouvoir exécutif l'arrêté du préfet qui interviendra aura effet à partir du jour de l'acceptation.

Les commissions administratives soumettent annuellement au préfet le compte rendu moral et administratif de leur administration.

Dans les établissements confiés à un directeur responsable, ce directeur est, sous les ordres et le contrôle directs du préfet, chargé de l'administration intérieure. Il exerce la gestion des biens et relève de l'établissement; il assure l'exécution des lois et règlements.

Les commissions consultatives sont formées de trois membres nommés par le préfet et du maire de la commune. Le directeur assiste aux séances avec voix délibérative, sauf lorsqu'il s'agit de l'examen de ses comptes.

Les règles portées en l'article 4 ci-dessus sont applicables à ces commissions.

Les commissions consultatives donnent leur avis sur les objets soumis aux délibérations des commissions administratives, tels qu'ils sont énumérés en l'article 5 ci-dessus.

Elles délibèrent, en outre, sur les comptes tant en deniers qu'en valeurs et sur les comptes moraux des directeurs, ainsi que sur les mesures relatives au régime intérieur et au service économique.

Leurs délibérations sont directement transmises au préfet par le président.

Les commissions de surveillance placées auprès des établissements régis par marché à forfait sont formées de quatre membres nommés par le préfet et du maire de la commune. Les règles portées en l'article 4 ci-dessus leur sont applicables. Elles donnent leur avis sur les objets soumis à leur examen par le préfet et s'assurent de la bonne et loyale exécution du marché en cours. Elles signalent, dans leurs rapports trimestriels adressés au préfet par le président, leurs observations sur la marche du service et les améliorations qui leur paraissent nécessaires.

La comptabilité et le régime économique de chaque établissement non gérés à forfait sont confiés à un receveur-économiste, astreint à fournir un cautionnement dont le taux est fixé par l'arrêté de notation.

Lorsque l'importance d'un établissement le comportera, les fonctions d'économiste pourront être séparées de celles de receveur. Dans ce cas, l'économiste sera également soumis à un cautionnement.

10. Le service des médecins de colonisation forme une branche du service d'assistance hospitalière.

Les circonscriptions médicales sont déterminées par le gouverneur général, sur la proposition du préfet, qui nomme les titulaires.

TITRE II.

DISPOSITIONS FINANCIÈRES.

BUDGETS PARTICULIERS DES HÔPITAUX ET HOSPICES.

11. Chacun des hôpitaux et hospices compris dans le service des établissements coloniaux a son budget particulier.

12. Ce budget, délibéré ainsi qu'il est dit dans l'article 6, est arrêté par le préfet.

Il comprend au titre des recettes,

Comme recettes ordinaires :

Les produits à provenir du remboursement des prix de journée de traitement des malades :

1° Par les communes de toutes catégories (de plein exercice mixtes et indigènes), en ce qui concerne les indigents ayant acquis le domicile de secours en Algérie;

2° Par le budget du gouverneur général de l'Algérie (dépense sur ressources spéciales), pour les indigents n'ayant pas acquis le domicile de secours;

3° Par les divers budgets en cause, pour les militaires et marins ainsi que pour les détenus;

4° Par les particuliers et les corporations;

Les produits des biens, revenus, rentes et fermages;

Les produits divers provenant de la vente des objets hors de service, débris et vidanges;

Comme recettes extraordinaires :

Les dons et legs;

Les subventions pour constructions et grosses réparations aux bâtiments, pour achat et renouvellement de matériel et de linge.

Comme recettes spéciales :

Les subventions provisoires mises à la disposition de l'établissement à titre de fonds de roulement et à charge de remboursement ultérieur.

Il pourvoit aux dépenses suivantes :

DÉPENSES ORDINAIRES.

1° Personnel de l'établissement;

2° Nourriture des malades;

3° Médicaments;

4° Entretien des bâtiments, du matériel, du mobilier et de la lingerie;

- 5° Blanchissage, chauffage et éclairage;
- 6° Frais d'assurance, tant des bâtiments que du matériel et du mobilier;
- 7° Menus frais divers.

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

- 1° Dépenses de constructions et de grosses réparations;
- 2° Achat et renouvellement du matériel et de la lingerie.

DÉPENSES SPÉCIALES.

Remboursement au budget de l'Algérie (*Ressources spéciales*) des avances provisoires pour fonds de roulement.

13. Le budget particulier de chaque hôpital ou hospice est soumis aux règles de la comptabilité communale.

Les fonctions d'ordonnateur sont remplies, suivant le mode d'administration de l'établissement, par un membre de la commission administrative ou par le directeur.

Pour l'établissement régi à forfait, le préfet reste directement chargé du mandatement des dépenses.

BUDGET SUR RESSOURCES SPÉCIALES À L'ALGÉRIE.

14. Les recettes et les dépenses de l'assistance coloniale hospitalière ci-dessous mentionnées forment un chapitre au budget de l'Algérie (*Ressources spéciales*) :

1^{re} PARTIE. — Recettes.

Les recettes afférentes au chapitre précité se composent des profits suivants :

1° Montant des centimes additionnels spéciaux réglés par les lois annuelles de finances, en addition au principal des contributions directes;

2° Part à prélever sur le contingent des centimes additionnels ajoutés à l'impôt arabe.

Cette part est annuellement déterminée par le gouverneur général, le conseil de gouvernement;

3° Recouvrement des avances faites au nom et pour le compte des communes, pour rembourser au budget de la guerre le prix des journées de traitement des malades civils domiciliés admis dans les hôpitaux militaires;

4° Recouvrement des subventions provisoires comme fonds de roulement à la disposition des hôpitaux et hospices.

2^e PARTIE. — Dépenses.

Les crédits inscrits annuellement au budget des dépenses sur res-

sources spéciales pour le service de l'assistance coloniale hospitalière auront à pourvoir aux dépenses ci-après :

1° Remboursement aux établissements hospitaliers des frais de traitement des immigrants et des malades indigents n'ayant pas acquis le domicile de secours en Algérie;

2° Avances pour remboursement au budget du ministère de la guerre, et pour le compte des communes, des frais de journées de traitement des malades domiciliés admis dans les hôpitaux militaires;

3° Subventions provisoires à la disposition des hôpitaux et hospices à titre de fonds de roulement;

4° Subventions aux communes de récente création dont les ressources sont encore notoirement insuffisantes pour solder intégralement les journées de malades qui leur incombent;

5° Subventions aux institutions charitables concourant à l'assistance hospitalière, et particulièrement à celles qui sont chargées des soins à domicile ou des asiles de vieillards;

6° Traitement des médecins de colonisation;

7° Subventions aux hôpitaux et hospices pour achats de matériel et pour constructions et grosses réparations de bâtiments;

8° Assistance des indigènes musulmans qui recevaient des secours ou des subsides sur les biens habous des anciennes fondations charitables.

15. Les subventions provisoires mises à la disposition des hôpitaux et hospices à titre de fonds de roulement pour les débuts du fonctionnement sont déterminées par le gouverneur général, sur la proposition des préfets.

16. Les évaluations de recettes et de dépenses sont arrêtées provisoirement par le gouverneur général, en conseil de gouvernement, et définitivement réglées par la loi de finances portant fixation du budget général de l'exercice.

17. Les recettes rattachées au budget de l'Algérie (*Ressources spéciales*) sont versées dans les caisses des trésoriers payeurs, au titre du service de l'assistance hospitalière.

TITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

18. Le remboursement des frais de journées de traitement de les indigents malades ayant le domicile de secours constitue, pour les communes, une dépense obligatoire.

Ce remboursement s'effectue mensuellement au budget particulier de chaque établissement hospitalier. Il doit avoir lieu dans le courant du mois qui suit la notification des décomptes mensuels.

Il en est de même en ce qui concerne les sommes à réclamer pour l'assistance coloniale et aux particuliers.

19. En cas de retard dans les remboursements par les communes,

les préfets sont autorisés à procéder à l'ordonnancement d'office, conformément aux règles sur la matière.

20. Le tarif du prix de remboursement des journées de malades est arrêté, chaque année, au mois de janvier, par le préfet, en conseil de préfecture.

Il est fixé pour chaque établissement séparément, en prenant pour base le montant des dépenses de l'année précédente, divisé par le produit du nombre des journées de malades pendant la même période.

Ne sont pas comprises dans les éléments de ce calcul les dépenses de constructions et de grosses réparations, non plus que les dépenses d'achat du matériel et du linge.

En ce qui concerne les hôpitaux militaires, le taux de remboursement est fixé par le ministre de la guerre.

21. Il ne sera rien changé à l'affectation des immeubles concédés intérieurement par l'État aux départements pour les divers services hospitaliers.

22. Sont rapportées les dispositions :

1° Du paragraphe 14 de l'article 44 du décret du 27 octobre 1858, en ce qui concerne les dépenses des malades civils indigents dans les hôpitaux civils ou militaires;

2° Des paragraphes 12 et 15 dudit décret, en ce qui a trait au service médical de colonisation et aux services d'assistance des indigènes;

3° Du paragraphe 4 de l'article 48 du décret du 27 octobre précédent, attribuant aux provinces le cinquième du produit net de l'octroi municipal de mer perçu dans les ports de l'Algérie tant que les budgets de ces provinces resteraient spécialement chargés des dépenses relatives aux hôpitaux et hospices civils;

4° Du décret du 26 août 1865, sur la fixation de la part des communes dans les dépenses d'assistance.

23. Le gouverneur général pourvoit, par des règlements particuliers, aux détails d'application du présent décret.

24. Le ministre de l'intérieur, le ministre des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3693. — *DÉCRET qui affecte transitoirement au service de l'Assistance hospitalière en Algérie un dixième de l'impôt arabe.*

Du 23 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret de ce jour portant règlement général sur le service de l'assistance hospitalière en Algérie;

Considérant qu'une des principales ressources affectées à ce service par l'article 14 du décret précité se composera de centimes additionnels spéciaux au principal des contributions directes;

Considérant que cette ressource fera défaut jusqu'au vote de la loi sur l'impôt foncier en Algérie;

Considérant qu'il est indispensable d'y suppléer à titre transitoire, et que l'organisation de l'assistance hospitalière puisse fonctionner à partir du 1^{er} janvier 1875;

Sur les rapports des ministres de l'intérieur et des finances, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est affecté transitoirement au service de l'assistance hospitalière un dixième de l'impôt arabe, à prélever sur les dixièmes de cet impôt concédés aux départements algériens et qui se trouvent ainsi ramenés à quatre dixièmes.

Le dixième affecté au service de l'assistance hospitalière sera versé au trésor public, pour le compte dudit service, à partir de l'année 1875.

2. Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 Décembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3694. — DÉCRET qui fixe le prix de vente des Allumettes chimiques dites de luxe.

Du 30 Décembre 1874.

(Promulgué au Journal officiel du 1^{er} janvier 1875.)

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 2 août 1872, constitutive du monopole des allumettes chimiques;

Vu l'article 2 de la loi du 15 mars 1873, relatif à la vente des allumettes chimiques dites de luxe;

Sur le rapport du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La compagnie concessionnaire du monopole des allumettes chimiques est autorisée à mettre en vente des allumettes de luxe, aux prix et dans les conditions déterminés par le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES ESPÈCES D'ALLUMETTES.

PRIX
de
vente.

ALLUMETTES EN BOIS.

	A. Paquet, par 500 allumettes.....	0 ^f 35 ^c
	B. <i>Idem</i> , par 1,000 allumettes.....	0 70
Bois carré trempé en presse.....	C. Boîte ménagère, par 500 allumettes.....	0 40
	D. Portefeuille, par 100 allumettes.....	0 10
	E. <i>Idem</i> , par 50 allumettes.....	0 05
Bois carré trempé en presse, paraffiné....	Coulisse anglaise illustrée en couleur, par 75 allumettes.....	0 10
Bois rond trempé en presse.....	A. Boîte ménagère, par 500 allumettes.....	0 40
	B. Portefeuille illustré, par 100 allumettes.....	0 10
	C. <i>Idem</i> , par 50 allumettes.....	0 05
Bois strié ou can- nelé.....	Coulisse illustrée en couleur, par 500 allumettes.....	0 80
	A. Paquet, par 1,000 allumettes.....	1 10
Allumettes suédoises paraffinées et au phos- phore amorphe.....	B. Boîte munie d'un frotoir, par 1,000 allumettes...	1 20
	C. <i>Idem</i> , par 550 allumettes.....	0 65
	D. <i>Idem</i> , par 250 allumettes.....	0 35
	E. <i>Idem</i> , par 50 allumettes.....	0 10

ALLUMETTES EN CIRE.

U. Boîtes d'allumettes en cire, illustrées en trois couleurs et au-dessus.	V. A. Prie-Dieu, par 50 allumettes.....	0 15
	W. B. Tiroir, par 50 allumettes.....	0 15
	X. C. Coulisso, par 50 allumettes.....	0 15
	Y. D. Tabatière, par 50 allumettes.....	0 15
	Z. E. <i>Idem</i> double couvercle, par 40 allumettes.....	0 15
	AA. F. <i>Idem</i>	0 15
	AB. par 25 allumettes.....	0 15
	AC. 12 pièces amadou chimique.....	0 15
	AD. G. Coulisso, 30 pièces amadou chimique.....	0 70
	AE. H. Coulisso illustrée, par 250 allumettes.....	1 20
AF.	AG. I. <i>Idem</i> , par 500 allumettes.....	0 25
	AH. J. Coulisso, par 40 allumettes dites cinq-minutes.....	0 10
AI.	AI. Petit prie-Dieu illustré, par 33 allumettes.....	

2. Les prix de vente fixés par le présent décret devront figurer d'une façon apparente sur les boîtes et paquets auxquels ils s'appliquent.

3. Les cartonnages et enveloppes des types d'allumettes spécifiés au tableau qui précède devront être d'une couleur différente de celle des cartonnages et enveloppes des types imposés par le cahier de charges.

4. Les types d'allumettes dont la fabrication et la vente sont autorisées par le présent décret pourront être révisés à partir du 1^{er} juillet 1875.

5. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 Décembre 1874.

Signé *M^l* DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

N° 3695. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-sigé par le ministre de l'agriculture et du commerce) portant :

ART. 1^{er}. Il est établi un périmètre de protection autour du groupe de sources qui alimentent l'établissement thermal du Mont-Dore (Puy-de-Dôme).

Ce périmètre, de forme rectangulaire, est limité ainsi qu'il suit :

On tracera, à partir du point milieu de la façade de l'établissement, deux lignes perpendiculaires.

Sur l'une, menée suivant la direction de cette façade, on prendra quatre cents mètres à droite et quatre cents mètres à gauche dudit point milieu.

Sur l'autre, menée suivant l'axe longitudinal du bâtiment, on comptera deux cents mètres en avant vers la montagne, également à partir du point milieu.

Par les trois points ainsi obtenus seront tracées trois lignes droites, dont la première sera parallèle à ladite façade et les deux autres lui seront perpendiculaires.

Ces lignes, prolongées l'une et l'autre jusqu'à la rive droite de la Dordogne, détermineront avec la première et avec ladite rive un espace fermement rectangulaire, qui formera le périmètre de protection.

2. Des bornes seront placées aux angles et aux points principaux du périmètre déterminé en l'article 1^{er} ci-dessus. Ce bornage aura lieu à la diligence du préfet et par les soins de l'ingénieur des mines du département du Puy-de-Dôme, qui dressera procès-verbal de l'opération.

3. Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1856 est déclaré applicable aux terrains compris dans le périmètre des sources thermales du Mont-Dore, à l'exception toutefois des terrains situés au delà de deux lignes perpendiculaires qui seront abaissées à droite et à gauche sur la ligne menée, conformément aux prescriptions de l'article 1^{er}, suivant la direction de la façade de l'établissement thermal, en un point distant de deux cents mètres du point milieu de la façade dudit établissement.

En conséquence, les propriétaires qui voudront exécuter sur lesdits

trains des fouilles, tranchées, pour extraction de matériaux ou pour tout autre objet, fondations de maisons, caves ou autres travaux à ciel ouvert, tout tenu d'en faire, au moins un mois à l'avance, la déclaration au préfet.

Le présent décret sera publié et affiché, à la diligence du préfet, dans les communes intéressées et dans les chefs-lieux d'arrondissement du département du Puy-de-Dôme. (*Paris, 12 Août 1874.*)

366. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissaire de police de Frontignan (Hérault) est étendue sur la commune de Balaruc-les-Bains.

Est créé un commissariat spécial de police à Miramont (Lot-et-Garonne).

La juridiction du commissaire de police de Tournus (Saône-et-Loire) est étendue sur la commune d'Uchizy.

Est créé à Pontacq (Basses-Pyrénées) un commissariat de police.

M. Baudat, commissaire central de police à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), exercera en même temps les fonctions de commissaire spécial de police sur le chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

La juridiction du commissaire de police de Châteauneuf-sur-Cher (Cher) est étendue sur les communes de Saint-Loup, Chavannes, Venesmes, Vallevin, Uzay-le-Venon, Corquoy, Allichamps et Chambon. (*Versailles, 16 Août 1874.*)

367. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissaire de police de Gray (Haute-Saône) est étendue sur les communes d'Arc-lès-Gray, Ancier, Apremont, Batterans, Champagny, Gray-la-Ville, Esmoulins, le Tremblois, Velet, Chargey-lès-Gray, Manneville, Nantilly et Rigny.

La juridiction du commissaire spécial de police sur le chemin de fer du Nord, à la résidence de Boulogne (Pas-de-Calais), est étendue sur la partie de la ligne du chemin de fer du Nord-Est comprise entre Boulogne et Saint-Quentin.

La juridiction du commissaire de police de Vesoul (Haute-Saône) est étendue sur les communes de Navenne, Échenoz-la-Méline, Vaire, Charmoille, Courcy, Pusy, Frotey-lès-Vesoul, Quincey, Coulevon, Comberjon et Noidans-lès-Vesoul.

Est créé à Vayrac (Lot) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Buzet, Carennac, Cavaignac, Condat, Strenquels et Saint-Michel-de-Baude. (*Paris, 29 Août 1874.*)

368. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissariat spécial de police de Damazan (Lot-et-Garonne)

ronne) est étendue sur les communes de Razimet, Puch, Saint-Léger, Saint-Pierre-de-Buzet et Buzet.

La juridiction du commissaire de police de Cambrai (Nord) est étendue sur les communes d'Aubenchœul, Fontaine-Notre-Dame, Cagnoncles, Naves, Fressies, Bantigny, Haynecourt, Paillencourt et Baillencourt.

La juridiction du commissaire spécial de police de la Souterraine (Creuse) est étendue sur les communes de Chamborand, Lizières, Saint-Pierre-Fursac et Saint-Étienne-de-Fursac, du canton de Grand-Bourg, et sur celles de Bazelat, Azérables, Noth, Saint-Aignant-de-Versillat, Saint-Germain, Saint-Maurice, Saint-Priest-la-Feuille et Vareilles, du canton de la Souterraine.

Il est créé à Cluses (Haute-Savoie) un commissariat spécial de police. (Paris, 31 Août 1874.)

N° 3699. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre des finances) portant qu'un terrain domanial de quarante deux mètres carrés, situé sur le terre-plein du bassin à flot du port de Sables-d'Olonne (Vendée) et indiqué au plan ci-annexé par la lettre A, est affecté au service des douanes pour l'installation d'un bureau de visite. (Paris, 22 Septembre 1874.)

N° 3700. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le ministre de la marine et des colonies) portant ce qui suit :

Les limites de la mer, sur le territoire de la commune de Saint-Pair-sur-Mer, département de la Manche, quartier maritime de Granville, dans la baie de Granville, comprise entre les points désignés, sur le plan annexé au présent décret par les numéros 0 à 25, sont et demeurent fixées conformément à la ligne rouge (modifiée en bleu du n° 3 au n° 5) tracée sur ledit plan, avec l'indication : *Limites du rivage de la mer.*

Les droits des tiers sont réservés. (Paris, 25 Octobre 1874.)

N° 3701. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contresigné par le garde des sceaux, ministre de la justice) portant ce qui suit :

L'ordonnance du 19 mars 1820, qui assigne quinze offices d'avoué au tribunal de première instance de Valence (Drôme), est modifiée en ce sens que ce nombre est réduit à treize.

Le décret du 13 janvier 1855, qui assigne cinq offices d'avoué au tribunal de première instance de Ploërmel (Morbihan), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à trois.

Le décret du 26 juin 1871, qui assigne douze offices d'huissier au tribunal de première instance de Saint-Flour (Cantal), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à onze.

Le décret du 8 août 1873, qui assigne vingt offices d'huissier au tribunal de première instance de Châteauroux (Indre), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à dix-neuf.

Le décret du 30 décembre 1868, qui assigne vingt-cinq offices d'huissier au tribunal de première instance de Vienne (Isère), est modifié en ce sens que ce nombre est réduit à vingt-quatre. (Paris, 21 Novembre 1874.)



Certifié conforme :

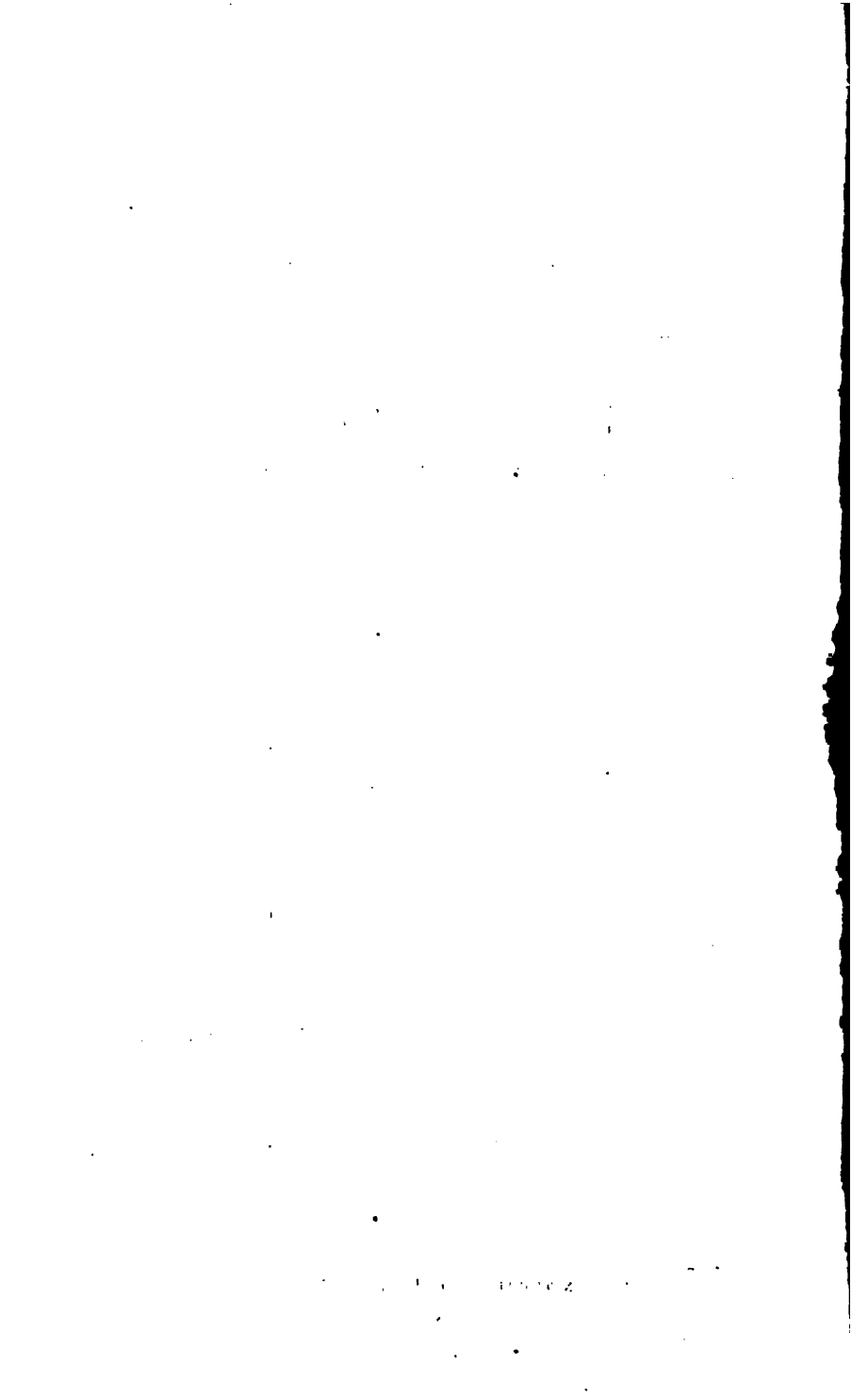
Paris, le 14 * Janvier 1875,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin
au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'Imprimerie
nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.



BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 239.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3702. — *Loi qui crée de nouvelles Facultés de médecine et pharmacie.*

Du 8 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 20 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Les écoles préparatoires de médecine et pharmacie de Bordeaux, de Lyon et de Lille sont supprimées.

Il est établi à Bordeaux et à Lyon des facultés mixtes de médecine et pharmacie auxquelles devront s'appliquer les lois et règlements qui régissent les facultés actuellement existantes.

Les offres contenues dans les délibérations du conseil municipal de Bordeaux, en date du 26 février 1872, du conseil municipal de Lyon, en date du 24 juin 1873, et de la commission municipale de Lyon, en date du 3 mars 1874, sont acceptées.

Le ministre de l'instruction publique déterminera, le conseil supérieur de l'instruction publique entendu, les conditions et le mode de l'installation des facultés nouvelles.

Un décret rendu en conseil supérieur de l'instruction publique fixera le mode de présentation pour la première nomination aux chaires des facultés créées par la présente loi.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 5 et 25 Juin et 8 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé VANDIER, T. DUCHÂTEL, FÉLIX VOISIN,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Ministre de l'instruction publique, des cultes
et des beaux-arts,*

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3703. — *Loi qui modifie la loi du 7 février 1851, concernant les Indigènes en France d'étrangers qui eux-mêmes y sont nés.*

Du 16 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 29 décembre 1874.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. L'article 1^{er} de la loi du 7 février 1851 est ainsi modifié :
Est Français tout individu né en France d'un étranger qui lui-même y est né, à moins que, dans l'année qui suivra l'époque de sa majorité, telle qu'elle est fixée par la loi française, il ne réclame la qualité d'étranger par une déclaration faite, soit devant l'autorité municipale du lieu de sa résidence, soit devant les agents diplomatiques et consulaires de France à l'étranger, et qu'il ne justifie avoir conservé sa nationalité d'origine par une attestation en due forme de son gouvernement, laquelle demeurera annexée à la déclaration.

Cette déclaration pourra être faite par procuration spéciale et authentique.

2. Les jeunes gens auxquels s'applique l'article précédent, soit s'engager volontairement dans les armées de terre ou de mer, soit contracter l'engagement conditionnel d'un an, conformément à la loi du 27 juillet 1872, titre IV, troisième section, soit entrer dans les écoles du Gouvernement à l'âge fixé par les lois et règlements, en déclarant qu'ils renoncent à réclamer la qualité d'étranger dans l'année qui suivra leur majorité.

Cette déclaration ne peut être faite qu'avec le consentement exprès et spécial du père, ou, à défaut du père, de la mère, ou, à défaut de père et de mère, qu'avec l'autorisation du conseil de famille. Elle ne doit être reçue qu'après les examens d'admission et s'ils sont favorables.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 13 Juillet, 14 et 16 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL, LOUIS DE SÈVE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Gardes des sceaux, Ministre de la justice,

Signé A. TAILHAND.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

F 3704. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Guerre un Crédit sur l'exercice 1875, applicable à l'entretien des bâtiments existants et aux constructions nouvelles nécessaires pour l'établissement des escadrons de Spahis en Algérie.*

Du 19 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la guerre, sur le budget de l'exercice 1875, chapitre xvi (*Établissements et matériel du génie*), un crédit de cinq cent seize mille cinq cent quarante-neuf francs sixante-douze centimes (516,549^f 72^c), applicable à l'entretien des bâtiments existants et aux constructions nouvelles nécessaires pour l'établissement des escadrons de spahis en Algérie.

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen d'une somme égale inscrite au trésor par les trois régiments de spahis, en Algérie, et provenant de la masse des smalas et de la masse de construction des régiments de ces régiments, lesdites masses ayant été supprimées par le décret du 6 janvier 1874.

3. Les portions du crédit mentionné à l'article 1^{er} qui ne seraient employées en 1875 pourront être reportées, par décrets du Président de la République, aux exercices suivants, avec la même affectation.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 19 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3705. — *Loi qui ouvre au Ministre de la Guerre un Crédit sur l'exercice 1874 et annule une somme égale au budget du même exercice.*

Du 19 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 13 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de la guerre un crédit de un million vingt mille francs (1,020,000^f) sur l'exercice 1874.

Ce crédit est inscrit aux chapitres VIII, X, XIII et XV, et réparti conformément à l'état A annexé à la présente loi.

2. Sur les crédits ouverts au ministre de la guerre par la loi du 29 décembre 1873, une somme de un million vingt mille francs (1,020,000^f) est annulée au titre du service de la gendarmerie (chapitre V du budget de 1874).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 19 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHE
LOUIS DE SÈSUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{al} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*

Signé G^{al} E. DE CISSÉY.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODÉT.

ÉTAT A.

Tableau des crédits demandés en addition aux prévisions du budget de 1874.

CHA- PITRES.	INDICATION DES SERVICES.	MONTANT des crédits demandés.
VIII.	Transports généraux.....	900,000 ^f
X.	Justice militaire.....	70,000
XIII.	Établissements et matériel du génie.....	20,000
XV.	Invalides de la guerre.....	30,000
	TOTAL.....	1,020,000

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 19 décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÂTEL,
LOUIS DE SÉGUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3706. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1875, Crédit applicable aux Dépenses sur ressources spéciales du Gouvernement général civil de l'Algérie.*

Du 21 Décembre 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 6 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est alloué au ministre de l'intérieur, pour les dépenses sur ressources spéciales du gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 1875, au delà des crédits ouverts par la loi de finances du 5 août 1874, un crédit de un million quatre cent quatre-vingt-seize mille francs (1,493,000^f), savoir :

CHAP. 1 ^{er} .	Administration centrale, article 1 ^{er} (nouveau).....	13,000 ^f
— III.	Établissement et conservation de la propriété indigène.....	80,000
— V	(nouveau). Contributions diverses. — Part des chefs indigènes chargés du recouvrement et de l'assiette de l'impôt arabe (un dixième du principal).....	1,400,000
	ENSEMBLE.....	1,493,000

2. Il sera pourvu à ces dépenses au moyen des recettes corrélatives suivantes, opérées au titre des produits divers spéciaux :

Dixième du principal des impôts arabes attribué aux chefs collecteurs..	1,400,000
Remboursement du prix des bourses, aux écoles normales primaires des garçons et des filles, à la charge des départements, communes et particuliers.....	13,000
Remboursement, par les parties intéressées, des frais de constatation et de constitution de la propriété indigène. (Loi du 26 juillet 1873.)....	80,000
ENSEMBLE.....	1,493,000

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 21 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, VANDIER, T. DUCHÊTE,
LOUIS DE SÉGUR.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3707. — *Loi relative à la protection des Enfants du premier âge et, en particulier, des Nourrissons.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont le teneur suit :

ART. 1^{er}. Tout enfant, âgé de moins de deux ans, qui est placé moyennant salaire, en nourrice, en sevrage ou en garde au domicile de ses parents, devient, par ce fait, l'objet d'une surveillance de l'autorité publique, ayant pour but de protéger sa vie et sa santé.

2. La surveillance instituée par la présente loi est confiée, dans le département de la Seine, au préfet de police, et, dans les autres départements, aux préfets.

Ces fonctionnaires sont assistés d'un comité ayant pour mission d'étudier et de proposer les mesures à prendre, et composé comme il suit :

Deux membres du conseil général, désignés par ce conseil ;

Dans le département de la Seine, le directeur de l'Assistance publique, et, dans les autres départements, l'inspecteur du service des enfants assistés ;

Six autres membres nommés par le préfet, dont un pris parmi les médecins membres du conseil départemental d'hygiène publique et trois pris parmi les administrateurs des sociétés légalement reconnues qui s'occupent de l'enfance, notamment des sociétés protectrices de l'enfance, des sociétés de charité maternelle, des crèches ou des sociétés des crèches, ou, à leur défaut, parmi les membres des commissions administratives des hospices et des bureaux de bienfaisance.

Des commissions locales sont instituées par un arrêté du préfet, après avis du comité départemental, dans les parties du département où l'utilité en sera reconnue, pour concourir à l'application des mesures de protection des enfants et de surveillance des nourrices et ardeuses d'enfants.

Deux mères de famille font partie de chaque commission locale.

Les fonctions instituées par le présent article sont gratuites.

3. Il est institué près le ministère de l'intérieur un comité supérieur de protection des enfants du premier âge, qui a pour mission de réunir et coordonner les documents transmis par les comités départementaux, d'adresser chaque année au ministre un rapport sur les travaux de ces comités, sur la mortalité des enfants et sur les mesures les plus propres à assurer et étendre les bienfaits de la loi, de proposer, s'il y a lieu, d'accorder des récompenses honorifiques aux personnes qui se sont distinguées par leur dévouement et leurs services.

Un membre de l'académie de médecine, désigné par cette académie, les présidents de la société protectrice de l'enfance de Paris, de la société de charité maternelle et de la société des crèches, font partie de ce comité.

Les autres membres, au nombre de sept, sont nommés par décret du Président de la République.

Les fonctions de membre du comité supérieur sont gratuites.

4. Il est publié, chaque année, par les soins du ministre de l'intérieur, une statistique détaillée de la mortalité des enfants du premier âge et, spécialement, des enfants placés en nourrice, en sevrage ou en garde.

Le ministre adresse, en outre, chaque année, au Président de la République un rapport officiel sur l'exécution de la présente loi.

5. Dans les départements où l'utilité d'établir une inspection médicale des enfants en nourrice, en sevrage ou en garde est reconnue par le ministre de l'intérieur, le comité supérieur consulté, un ou plusieurs médecins sont chargés de cette inspection.

La nomination de ces inspecteurs appartient aux préfets.

6. Sont soumis à la surveillance instituée par la présente loi : toute personne ayant un nourrisson ou un ou plusieurs enfants en sevrage ou en garde, placés chez elle moyennant salaire; les bureaux de placement et tous les intermédiaires qui s'emploient au placement des enfants en nourrice, en sevrage ou en garde.

Le refus de recevoir la visite du médecin inspecteur, du maire de la commune ou de toutes autres personnes déléguées ou autorisées en vertu de la présente loi est puni d'une amende de cinq à quinze francs (5' à 15').

Un emprisonnement de un à cinq jours peut être prononcé si le refus dont il s'agit est accompagné d'injures ou de violences.

7. Toute personne qui place un enfant en nourrice, en sevrage ou en garde, moyennant salaire, est tenue, sous les peines portées par l'article 346 du Code pénal, d'en faire la déclaration à la mairie de la commune où a été faite la déclaration de naissance de l'enfant, ou à la mairie de la résidence actuelle du déclarant, en indiquant, dans ce cas, le lieu de la naissance de l'enfant, et de remettre à la nourrice ou à la gardeuse un bulletin contenant un extrait de l'acte de naissance de l'enfant qui lui est confié.

8. Toute personne qui veut se procurer un nourrisson ou un ou plusieurs enfants en sevrage ou en garde, est tenue de se munir préalablement des certificats exigés par les règlements pour indiquer son état civil et justifier de son aptitude à nourrir ou à recevoir des enfants en sevrage ou en garde.

Toute personne qui veut se placer comme nourrice sur lieu est tenue de se munir d'un certificat du maire de sa résidence, indiquant si son dernier enfant est vivant et constatant qu'il est âgé de sept mois révolus, ou, s'il n'a pas atteint cet âge, qu'il est allaité par une autre femme remplissant les conditions qui seront déterminées par le règlement d'administration publique prescrit par l'article 12 de la présente loi.

Toute déclaration ou énonciation reconnue fausse dans lesdits certificats entraîne l'application au certificateur des peines portées au paragraphe 1^{er} de l'article 155 du Code pénal.

9. Toute personne qui a reçu chez elle, moyennant salaire, un nourrisson ou un enfant en sevrage ou en garde, est tenue, sous les peines portées à l'article 346 du Code pénal :

1° D'en faire la déclaration à la mairie de la commune de son domicile dans les trois jours de l'arrivée de l'enfant, et de remettre le bulletin mentionné en l'article 7;

2° De faire, en cas de changement de résidence, la même déclaration à la mairie de sa nouvelle résidence;

3° De déclarer, dans le même délai, le retrait de l'enfant par ses parents ou la remise de cet enfant à une autre personne, pour quelque cause que cette remise ait lieu;

4° En cas de décès de l'enfant, de déclarer ce décès dans les vingt-quatre heures.

Après avoir inscrit ces déclarations au registre mentionné à l'article suivant, le maire en donne avis, dans le délai de trois jours, au maire de la commune où a été faite la déclaration prescrite par l'article 7.

Le maire de cette dernière commune donne avis, dans le même délai, des déclarations prescrites par les n° 2, 3, 4 ci-dessus, aux auteurs de la déclaration de mise en nourrice, en sevrage ou en garde.

10. Il est ouvert dans les mairies un registre spécial pour les déclarations ci-dessus prescrites.

Ce registre est coté, paraphé et vérifié tous les ans par le juge de paix. Ce magistrat fait un rapport annuel au procureur de la République, qui le transmet au préfet, sur les résultats de cette vérification.

En cas d'absence ou de tenue irrégulière du registre, le maire est passible de la peine édictée à l'article 50 du Code civil.

11. Nul ne peut ouvrir ou diriger un bureau de nourrices, ni exercer la profession d'intermédiaire pour le placement des enfants en nourrice, en sevrage ou en garde, et le louage des nourrices, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable du préfet de police, dans le département de la Seine, ou du préfet, dans les autres départements.

Toute personne qui exerce sans autorisation l'une ou l'autre de ces professions, ou qui néglige de se conformer aux conditions de l'autorisation ou aux prescriptions des règlements, est punie d'une amende de seize francs à cent francs (16^f à 100^f). En cas de récidive, la peine d'emprisonnement prévue par l'article 480 du Code pénal peut être prononcée.

Ces mêmes peines sont applicables à toute sage-femme et à tout autre intermédiaire qui entreprend, sans autorisation, de placer des enfants en nourrice, en sevrage ou en garde.

Si, par suite de la contravention ou par suite d'une négligence de la part d'une nourrice ou d'une gardeuse, il est résulté un dommage pour la santé d'un ou de plusieurs enfants, la peine d'emprisonnement de un à cinq jours peut être prononcée.

En cas de décès d'un enfant, l'application des peines portées à l'article 319 du Code pénal peut être prononcée.

12. Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les modes d'organisation du service de surveillance institué par la présente loi ; l'organisation de l'inspection médicale, les attributions et les devoirs des médecins inspecteurs, le traitement de ces inspecteurs, les attributions et devoirs de toutes les personnes chargées des visites ;

2° Les obligations imposées aux nourrices, aux directeurs des bureaux de placement et à tous les intermédiaires du placement des enfants ;

3° La forme des déclarations, registres, certificats des maires et des médecins, et autres pièces exigées par les règlements.

Le préfet peut, après avis du comité départemental, prescrire, par un règlement particulier, des dispositions en rapport avec les circonstances et les besoins locaux.

13. En dehors des pénalités spécifiées dans les articles précédents, toute infraction aux dispositions de la présente loi et des règlements d'administration publique qui s'y rattachent est punie d'une amende de cinq à quinze francs (5^f à 15^f).

Sont applicables à tous les cas prévus par la présente loi le dernier paragraphe de l'article 463 du Code pénal et les articles 482, 483 du même code.

14. Les mois de nourrice dus par les parents ou par toute autre personne font partie des créances privilégiées et prennent rang entre les n^{os} 3 et 4 de l'article 2101 du Code civil.

15. Les dépenses auxquelles l'exécution de la présente loi donne lieu sont mises, par moitié, à la charge de l'État et des départements intéressés.

La portion à la charge des départements est supportée par les départements d'origine des enfants et par ceux où les enfants sont placés en nourrice, en sevrage ou en garde, proportionnellement au nombre desdits enfants.

Les bases de cette répartition sont arrêtées tous les trois ans par le ministre de l'intérieur.

Pour la première fois, la répartition sera faite d'après le nombre des enfants en nourrice, en sevrage ou en garde existant dans chaque département au moment de la promulgation de la présente loi.

Délibéré en séances publiques, à Versailles, les 9, 14 et 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAHEN
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{te} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{te} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3708. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire, en addition au chapitre II du Budget du Gouvernement général civil de l'Algérie, et annule une somme égale au chapitre IX du même budget.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1874, en addition au chapitre II (*Matériel de l'administration centrale*) du budget des dépenses ordinaires du gouvernement général civil de l'Algérie, un crédit supplémentaire de quinze mille francs (15,000').

2. Une somme de quinze mille francs (15,000') est annulée sur le crédit ouvert au chapitre IX du même budget (*Services maritime et sanitaire*).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^{re} DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3709. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un Crédit supplémentaire pour les Dépenses du Gouvernement général civil de l'Algérie.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est accordé au ministre de l'intérieur (*Dépenses du* _____)

gouvernement général civil de l'Algérie), sur l'exercice 1874, un crédit de un million deux cent cinquante-huit mille huit cent vingt-trois francs cinquante-cinq centimes (1,258,823' 55'), qui sera inscrit au chapitre XIV du budget ordinaire de l'Algérie et sera affecté :

1° Jusqu'à concurrence de un million cent quatre-vingt-trois mille huit cent vingt-trois francs cinquante-cinq centimes (1,183,823' 55'), à augmenter le crédit de dix-neuf millions ouvert par la loi du 21 décembre 1872 pour la régularisation des indemnités payées à titre d'avances pour réparation des dommages causés aux particuliers et aux services publics en Algérie pendant l'insurrection de 1871;

2° Pour une somme de soixante-quinze mille francs (75,000'), à augmenter le crédit de cent cinquante mille francs (150,000') affecté par la loi du 21 décembre 1872 à la création des académies militaires d'Alger, d'Oran et de Constantine.

2. La justification des dépenses relatives aux opérations d'indemnités devra être faite avant la clôture de l'exercice 1874. Les indemnités qui, au 31 mars 1875, n'auraient pas été payées aux ayants droit, seront versées à la caisse des dépôts et consignations, où elles seront tenues à la disposition des attributaires pendant un nouveau délai de trois ans.

A l'expiration de ce délai, c'est-à-dire au 1^{er} avril 1878, toutes les sommes restées impayées seront retirées de la caisse des dépôts et consignations et seront données aux communes, qui les emploieront en travaux d'utilité publique.

3. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3710. — *Loi qui ouvre au Ministre de l'Intérieur, sur l'exercice 1874, un crédit supplémentaire pour les Dépenses du Gouvernement général civil de l'Algérie.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. Il est alloué au ministre de l'intérieur pour les dépenses ordinaires du gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 74, au delà des crédits ouverts par la loi de finances du 29 décembre 1873, un crédit de quatre-vingt-dix mille francs (90,000') chapitre IV (*Administration provinciale, départementale et cantonale*), même subvention aux orphelinats d'Algérie.

2. Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget de 1874.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3711. — *Loi qui modifie la circonscription territoriale des cantons de Chamoux, de la Rochette et d'Aiguebelle (Savoie).*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit:

ART. 1^{er}. Les communes de Bourgneuf et de Chamousset, canton

d'Aiguebelle, arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, département de la Savoie, sont réunies au canton de Chamoux, arrondissement de Chambéry (même département).

2. Les communes du Pontet et du Bourget-en-Huile sont distraites du canton de Chamoux, arrondissement de Chambéry, département de la Savoie, et réunies au canton de la Rochette (même arrondissement).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1871.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÈZE, E. DE CAULHAC,
DE PRADINE, T. DUCMATEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3712. — *Loi qui autorise la ville de Paris à changer l'affectation d'une somme de 2,546,347 fr. 48 cent. provenant de l'emprunt approuvé par la loi du 6 septembre 1871.*

Du 23 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Paris est autorisée à prélever sur somme de dix-neuf millions trois cent dix-huit mille sept cent treize francs (19,318,730^f) comprise, pour dépenses urgentes extraordinaires, dans le montant de l'emprunt approuvé par la loi du 6 septembre 1871, une somme de deux millions cinq cent quarante-six mille trois cent quarante-sept francs quarante-huit centimes (2,546,347^f 48^c), qui sera employée, savoir :

1° A acquitter des dépenses éventuelles provenant d'indemnités

intérêts et frais de toute sorte à payer après solution d'affaires contentieuses et de réclamations d'entrepreneurs.....	1,895,540 ^f 84 ^c
2° A compléter les réparations des dégâts résultant de l'insurrection.....	650,806 64

TOTAL ÉGAL.....	<u>2,546,347 48</u>
-----------------	---------------------

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 23 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3713. — *Loi qui autorise la ville de Paris à emprunter une somme de 220 millions.*

Du 24 Décembre 1874.

(Promulguée au *Journal officiel* du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1^{er}. La ville de Paris est autorisée à emprunter une somme de deux cent vingt millions (220,000,000^f), remboursable sur ses revenus en soixante-quinze ans, à partir de 1875.

Le produit de cet emprunt sera affecté au paiement des dettes et autres dépenses énumérées dans les tableaux annexés à la présente loi.

Il sera statué sur le mode de réalisation par décret rendu sur la proposition du ministre de l'intérieur. Toutefois, le chiffre total de l'annuité à servir ne pourra excéder cinq francs soixante centimes pour cent (5^f 60^c p. o/o), le montant annuel des lots applicables aux obligations sorties à chaque tirage étant fixé à neuf cent mille francs (900,000^f).

2. L'émission des bons de la caisse municipale, autorisée jusqu'à

concurrence de soixante millions de francs (60,000,000^f) par la loi de finances du 5 août 1874, devra être ramenée, à la date du 31 décembre 1875, à la somme de vingt millions de francs (20,000,000^f).

3. Les actes susceptibles d'enregistrement auxquels donnera lieu l'emprunt autorisé par l'article 1^{er} seront passibles du droit fixe d'un franc (1^f).

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 24 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENAVE,
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

TABLEAUX ANNEXÉS À LA LOI AUTORISANT LA VILLE DE PARIS À EMPRUNTER UNE SOMME DE 220 MILLIONS.

N^o 1. *Tableau d'emploi des fonds à provenir de l'emprunt de 220 millions, annexé à la loi du 24 décembre 1874.*

Remboursement de partie de la dette flottante.....	40,000,000
Remboursement des bons de la caisse des travaux :	
Échéances de 1874.....	14,029,700 ^f
— de 1875.....	10,208,200
— de 1876.....	10,159,800
Remboursement de la dette immobilière :	
Échéances de 1875.....	5,600,819
— de 1876.....	3,587,941
— de 1877.....	2,183,350
Somme destinée à remplacer au budget de 1874 le produit des nouvelles taxes non approuvées.....	7,000,000
Remboursement de l'emprunt de la Vanne.....	19,500,000
Remboursement de la dépense des travaux de la rue Curial.....	4,000,000
Remboursement des sommes dues à l'Assistance publique.....	12,000,000
Achèvement de travaux d'architecture en cours et réédification de l'hôtel de ville.....	13,000,000
Construction d'écoles.....	12,000,000
Création de nouveaux cimetières.....	12,000,000
Eaux et égouts.....	2,500,000
Travaux d'architecture à entreprendre.....	11,500,000
Pavage dans la zone annexée.....	2,000,000
Opérations de voirie désignées au tableau ci-joint.....	31,500,000
Frais de l'emprunt.....	7,230,190
TOTAL.....	220,000,000

F 2.

Détail des opérations de voirie.

DÉSIGNATION DES OPÉRATIONS.	ÉVALUATION de la dépense.	REVENTE de terrains par opération.
Rue de Turenne (formation du débouché sur la rue Saint-Antoine).....	255,000	135,560 ^f
Boulevard Henri IV.....	5,000,000	"
Rue Soufflot (acquisition des maisons 17, 19, 21).....	1,000,000	900,000
Boulevard Saint-Germain (Hautefeuille-Odéon).....	8,000,000	"
Rues du Four et du Vicux-Colombier, entre la rue de Rennes et le carrefour de la Croix-Rouge.....	2,300,000	850,000
Boulevard Saint-Germain, aux abords de l'église Saint-Germain-des-Prés.....	1,800,000	"
Rues de l'Aqueduc, du Chaudron et de Château-Landon....	560,000	1,200,000
Rue de Tolbiac, entre la rue de la Glacière et l'avenue de Choisy.....	2,500,000	200,000
Avenue de Montsouris.....	200,000	"
Rue d'Alésia, de l'avenue d'Orléans à l'avenue de Montsouris.	2,800,000	"
Chemin des Plantes.....	150,000	"
Rue Croix-Nivert prolongée.....	420,000	"
Rue Péclet.....	100,000	"
Église d'Auteuil et abords.....	300,000	"
Rue Legendre.....	400,000	"
Place Jessaint.....	300,000	"
Rue Damrémont.....	300,000	"
Rues Ordener, Caulaincourt, Championnet et boulevard Chasseloup-Laubat.....	2,000,000	"
Rue Curial.....	300,000	"
Rue des Couronnes prolongée et raccordement avec la rue de la Mare et la rue Piat.....	1,000,000	"
Complément de l'opération de la rue des Bois et abords....	400,000	"
Rue Sorbier et rue Juillet.....	1,880,000	"
Dégagement de Notre-Dame-de-la-Croix, rue de la Dhuy et abords de la mairie ancienne.....	1,065,000	"
Imprévus et divers.....	1,970,000	"
TOTAL.....	35,000,000	3,285,560
Revente de divers terrains provenant de petites opérations...	.....	214,440
Produit total des reventes de terrains.....	3,500,000	3,500,000
RESTE NET.....	31,500,000	

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 6 décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3714. — *Loi qui autorise le département de la Corse à s'imposer extraordinairement.*

Du 24 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le département de la Corse est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1875, huit centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté aux dépenses de l'instruction primaire.

Cette imposition sera perçue indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 24 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÈOUR, E. DE CARRON
DE PRADINE, T. DOCBATEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULQUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^r DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3715. — *Loi qui autorise la ville de Grenoble à contracter un Emprunt.*

Du 24 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Grenoble (Isère) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une

somme de six cent mille francs (600,000^f), remboursable en dix-sept années, à partir de 1875, sur ses revenus ordinaires.

Cet emprunt servira, jusqu'à concurrence de cinq cent quarante-sept mille deux cent quatre-vingt-quinze francs (547,295^f), à compléter les ressources applicables à la construction d'un édifice destiné à contenir toutes les facultés; le surplus, soit cinquante-deux mille sept cent cinq francs (52,705^f), sera employé à couvrir l'excédant de dépense de construction d'un marché couvert.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement. Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer sont préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 24 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAZENOVE
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3716. — *Loi qui autorise la ville de Marseille à contracter
un Emprunt.*

Du 24 Décembre 1874.

(Promulguée au Journal officiel du 8 janvier 1875.)

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. La ville de Marseille (Bouches-du-Rhône) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent (6 p. o/o), une somme de seize millions (16,000,000^f), remboursable en cinquante années, à partir de 1881, sur ses revenus, et destinée : 1° à la conversion d'une partie de son passif; 2° au remboursement de l'emprunt de huit millions sept cent quatorze

mille huit cents francs (8,714,800^f) contracté pour la défense nationale, en vertu du décret du 6 octobre 1870; 3° à l'acquittement des dettes qui pourraient provenir de condamnations judiciaires.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement de la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'Intérieur.

Délibéré en séance publique, à Versailles, le 24 Décembre 1874.

Le Président,

Signé L. BUFFET.

Les Secrétaires,

Signé FÉLIX VOISIN, LOUIS DE SÉGUR, E. DE CAULY,
DE PRADINE, T. DUCHÂTEL.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA PRÉSENTE LOI.

Signé M^l DE MAC MAHON, duc DE MAGENTA.

Le Ministre de l'Intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3717. — *DÉCRET qui supprime les Établissements de rectification et de distillation d'Eaux-de-Vie et d'Esprits actuellement existants dans la zone annexée à Paris par la loi du 16 juin 1859.*

Du 21 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'article 10 de la loi du 1^{er} mai 1822, qui prohibe la fabrication et la distillation des eaux-de-vie et esprits dans l'intérieur de Paris et qui laisse au Pouvoir exécutif le soin de déterminer l'époque où les opérations dans les usines ou fabriques devront prendre fin et de fixer les bases des indemnités à accorder aux propriétaires;

Vu l'ordonnance du 20 juillet 1825⁽¹⁾, qui a supprimé dans Paris les établissements de rectification d'eau-de-vie;

Vu la loi du 16 juin 1859, qui a reporté du mur d'enceinte aux fortifications les limites de Paris;

⁽¹⁾ VIII^e série, Bull. 50, n° 1240.

Sur le rapport du ministre des finances,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les établissements de rectification et de distillation d'eaux-de-vie et d'esprits actuellement existants dans la zone annexée à Paris par la loi du 16 juin 1859 cesseront toute opération au 1^{er} avril 1875.

2. Les bases pour la fixation de l'indemnité préalable à payer aux propriétaires de ces établissements sont déterminées ainsi qu'il suit :

1^o Les frais de démolition des fourneaux, chaudières, alambics, cuves et autres agencements à l'usage de la distillerie exclusivement, ainsi que le montant des réparations aux bâtiments que ces démolitions pourraient nécessiter;

2^o Les frais de reconstruction de ces mêmes objets dans un local approprié propre à cet usage, ainsi que les frais de transport depuis l'emplacement actuel de la fabrique jusqu'aux limites de la banlieue de Paris;

3^o Les engagements justifiés par actes authentiques et qui auraient été contractés par les distillateurs ou rectificateurs envers les propriétaires des maisons, terrains et usines où sont maintenant leurs fabriques.

3. Le montant de cette indemnité sera réglé, d'après ces bases, par trois experts, l'un nommé par l'administration des contributions directes, le deuxième par le distillateur ou rectificateur intéressé, le troisième par le président du tribunal de première instance à Paris. Dans le cas où le propriétaire d'une distillerie n'aurait pas fait connaître à l'administration des contributions indirectes le choix de l'expert dans les trois jours de la notification du présent décret, il y sera pourvu d'office par le président du tribunal de première instance de la Seine.

4. Les procès-verbaux des expertises faites conformément aux articles ci-dessus seront adressés, au plus tard le 15 février prochain, par le directeur général de l'administration des contributions indirectes, avec ses observations et son avis, au ministre des finances, qui autorisera le paiement de l'indemnité due à chaque propriétaire, pour ledit paiement être effectué avant l'époque fixée par l'article 1^{er} du présent décret.

5. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 21 Décembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3718.— *DÉCRET qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique et des Cultes, sur l'exercice 1874, un Crédit à titre de Fonds de concours versés au Trésor par des Départements, des Communes et des Particuliers, pour l'exécution de Travaux à des édifices diocésains.*

Du 31 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'instruction publique et des cultes;

Vu la loi du 29 décembre 1873, portant fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1874 et contenant répartition des crédits dudit exercice affectés au service des cultes;

Vu l'article 13 de la loi du 6 juin 1843, relatif à l'emploi des fonds de concours pour travaux publics;

Vu l'état ci-annexé des sommes versées au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution des travaux à des édifices diocésains appartenant à l'exercice 1874;

Vu le décret du 10 novembre 1856 ⁽¹⁾;

Vu l'article 4 du sénatus-consulte du 31 décembre 1861;

Vu les lettres du ministre des finances, en date des 9 et 27 novembre 1874;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au ministre de l'instruction publique et des cultes, sur les fonds de l'exercice 1874, un crédit de quatre-vingt-cinq mille cent onze francs (85,111^f), formant le montant des versements ci-dessus mentionnés et applicables aux chapitres ci-après :

SERVICE DES CULTES.

CHAP. XI. Constructions et grosses réparations des édifices diocésains.....	65,111
— XII. Crédits spéciaux pour diverses cathédrales.....	16,000

TOTAL..... 85,111

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

3. Le ministre de l'instruction publique et des cultes et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Versailles, le 31 Décembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes

Signé A. DE TUNOY.

⁽¹⁾ XI^e série, Bull. 440, n° 4110.

État des sommes versées dans les caisses du trésor public par des départements, des diocèses ou des communes, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux appartenant à l'exercice 1874.

DÉPARTEMENTS.	DÉNOMINATION DES TRAVAUX auxquels les fonds sont destinés.	MONTANT des versements par chapitre.
CHAPITRE XI. CONSTRUCTIONS ET GROSSES RÉPARATIONS DES ÉDIFICES DIOCÉSAINS.		
Aisne.....	Réparations des vitraux de la cathédrale de Soissons.....	4,000 ^f
Haute-Garonne..	Reconstruction des murs et des bâtiments de l'archevêché de Toulouse.....	16,111
Gers.....	Restauration des stalles de la cathédrale d'Auch.....	3,000
Indre-et-Loire...	Restauration de la chapelle de la Vierge de la cathédrale de Tours.....	16,000
Basses-Pyrénées.	Restauration du clocher de la cathédrale de Bayonne.....	30,000
CHAPITRE XII. CRÉDITS SPÉCIAUX POUR DIVERSES CATHÉDRALES.		
Puy-de-Dôme...	Dégagement des abords de la cathédrale de Clermont.....	16,000 ^f
TOTAL.....		85,111

Approuvé pour être joint au décret du 31 décembre 1874.

Le Ministre de l'instruction publique et des cultes,

Signé A. DE CUMONT.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3719. — *DÉCRET qui fixe la valeur des Monnaies étrangères en Monnaies françaises, pour la perception, en 1875, du Droit de Timbre établi sur les Titres de Rentes, Emprunts et autres Effets publics des Gouvernements étrangers.*

Du 31 Décembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu l'article 6 de la loi du 13 mai 1863, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes ordinaires de l'exercice 1864, lequel article est ainsi conçu :

« A dater du 1^{er} juillet 1863, seront soumis à un droit de timbre de cinquante centimes par cent francs ou fraction de cent francs du montant de leur valeur nominale les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers, quelle qu'ait été l'époque de leur création.

« La valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises sera fixée annuellement par un décret; »

Vu l'article 1^{er} de la loi du 25 mai 1872, qui abaisse le droit de timbre établi par l'article précité,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, pendant l'année 1875, du droit de timbre établi par l'article 1^{er} de la loi du 25 mai 1872, est fixée comme suit :

Allemagne.....	Le thaler.....	3 ^{fr} 67 ^{cs} 1/2
Autriche.....	Le florin.....	2 50
Danemark.....	Le rigsdaler.....	2 77 1/2
	Le demi-rigsdaler.....	1 38 3/4
Espagne.....	Dette intérieure, la piastre.....	5 09
	Dette extérieure, la piastre.....	5 40
États-Unis.....	Le dollar.....	5 11 1/2
Hollande.....	Le florin.....	2 10 1/4
Portugal.....	La livre sterling.....	25 25
Russie.....	Le rouble.....	3 41
	Dette extérieure, la livre sterling.....	25 20
	Dette extérieure, rente 4 1/2 p. o/o.....	25 50
Turquie.....	Dette extérieure, la livre sterling.....	25 00

2. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 31 Décembre 1874.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé M^{al} DE MAC MAHON.



Certifié conforme :

Versailles, le 25 Janvier 1875.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 240.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3720. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Troyes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 5 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de Troyes;

Les pièces de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 3, 4 et 5 août 1874;

L'avis du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835 ⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Troyes (Aube), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Troyes (Aube) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq et demi pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000^f), remboursable en vingt années, à partir de 1875, pour pourvoir, avec un prélèvement de cent trente-cinq mille neuf cent quatre-vingt-quinze francs (135,995^f) sur le solde des indemnités de guerre attribuées à la commune, au paiement de la dépense résultant de l'extension du casernement.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'en-

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

dossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à affecter, jusqu'à due concurrence, à l'amortissement de l'emprunt de cinq cent mille francs (500,000) et ce pendant vingt années, à partir de 1875, la portion disponible des ressources extraordinaires créées par les lois des 28 décembre 1871 et 11 janvier 1872.

5. Est déclaré d'utilité publique, dans la ville de Troyes, l'agrandissement de la caserne dite *de l'Oratoire*.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir à l'amiable, d'après expertise contradictoire ou par voie d'expropriation, s'il y a lieu, conformément à la loi du 3 mai 1841 :

1° Une portion de la maison sise rue de Croncels, n° 32, d'une contenance de six cent cinquante-deux mètres superficiels, appartenant au sieur *Bégis-Siret* et estimée trente-huit mille cent quatre-vingt-deux francs (38,182') environ;

2° Une maison appartenant au sieur *Durand*, sise rue de Croncels, n° 36, comprenant une superficie de cent quarante-sept mètres superficiels, estimée vingt-quatre mille trois cent quarante francs (24,340') tout conformément aux indications du plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances, chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 5 Septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABARD LA Tour.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3721. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Malo, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 11 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

En la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de
armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre
le maire de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), et relative au concours de
ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est
définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) est autorisée, pour rem-
plir ses engagements; à emprunter, par termes remboursables en
dix ans et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq
pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000^f), savoir :

À titre de subside, cent mille francs (100,000^f);

À titre d'avance, quatre cent mille francs (400,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concur-
rence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté
d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'en-
seignement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations,
à conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de
la gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre
l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi
à charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée
sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la
l'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement
pendant douze ans, à partir de 1876, dix centimes (0^e 10^e) addition-
nels au principal de ses quatre contributions directes, devant rap-
porter une somme totale d'environ cent cinquante-six mille francs
(56,000^f), pour assurer l'amortissement de l'emprunt de cent mille
francs (100,000^f), représentant le subside offert à l'État.

Il sera pourvu, en 1875, au service de cet emprunt à l'aide d'un
élévément sur les revenus.

5. La somme de cinq cent mille francs (500,000^f), montant de la
convention et de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des
finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, sa-
voir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars
1875, trente mille francs (30,000^f) sur la subvention et cent trente
mille francs (130,000^f) sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars
1876, trente-cinq mille francs (35,000^f) sur la subvention et cent
vingt-cinq mille francs (135,000^f) sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars
1877, trente-cinq mille francs (35,000^f) sur la subvention et cent
vingt-cinq mille francs (135,000^f) sur l'avance.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 11 Septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOURNAI.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3722. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Étienne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 19 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

La délibération du conseil municipal de Saint-Étienne (Loire), du 11 février 1874;

Les procès-verbaux des enquêtes auxquelles il a été procédé, les 30, 31 mars et 1^{er} avril 1874, d'une part, 8, 9 et 10 avril 1874, d'autre part;

Les avis du commissaire enquêteur, celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835⁽¹⁾;

La loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Étienne (Loire), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5908.

2. La ville de Saint-Étienne (Loire) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de deux millions cent mille francs (2,100,000'), remboursable en vingt-cinq années, à partir de 1880, sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. Sont déclarés d'utilité publique la construction, à Saint-Étienne (Loire), d'une caserne de cavalerie et l'établissement d'un champ de manœuvres pour la garnison.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir, soit à l'amiable, à prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841 :

1° Du sieur *Gensoul*, dix-sept hectares soixante-dix-sept ares dix centiares de terrains, estimés quatre cent cinquante mille francs (400,000') et situés à Saint-Etienne, au lieu dit *Riom ou de la Ter-*

2° Des sieurs *Neyron* et autres, vingt-huit hectares quatre-vingts cent cinquante centiares, estimés trois cent mille francs (300,000') situés à Saint-Étienne, au lieu dit *Méons*;

Tels, au surplus, que ces terrains sont désignés aux plans qui ont servi de base aux enquêtes mentionnées ci-dessus.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 Septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3723. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Lô, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 30 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Lô (Manche), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Lô (Manche) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance à l'État, une somme de trois cent mille francs (300,000^f) pour assurer, avec l'emprunt de cent mille francs (100,000^f) approuvé par arrêté préfectoral du 1^{er} avril 1874 et un prélèvement sur les revenus, l'exécution des engagements relatés dans ladite convention.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent mille francs (300,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent mille francs (100,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent mille francs (100,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent mille francs (100,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux

maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 Septembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3724. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Vannes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 30 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Vannes (Morbihan), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Vannes (Morbihan) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux millions (2,000,000^f), savoir :

A titre de subside, cinq cent mille francs (500,000^f);

A titre d'avance, un million cinq cent mille francs (1,500,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de

gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, seize centimes (0^e 16^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent dix-huit mille sept cent soixante francs (218,760^e) environ, pour assurer, avec un prélèvement sur les revenus, l'amortissement de l'emprunt de cinq cent mille francs (500,000^e), représentant la subvention offerte à l'Etat.

5. A partir de la date du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1878 inclusivement, il sera perçu à l'octroi de Vannes les surtaxes suivantes :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	1 ^e 00
Cidres, poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 50

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de deux francs (2^e) par hectolitre sur les vins et de un franc (1^e) sur les cidres, établis par les taxes principales.

6. La somme de un million cinq cent mille francs (1,500,000^e) montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 décembre 1875, cinq cent mille francs (500,000^e);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 décembre 1876, cinq cent mille francs (500,000^e);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 décembre 1877, cinq cent mille francs (500,000^e);

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 Septembre 1874.

Signé M^e DE MAC MABON

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^e E. DE GISSEY.

*Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,*
Signé G^e E. DE GISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3725. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Caen, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 10 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Caen (Calvados), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Caen (Calvados) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder 5 pour cent, une somme de quatre cent cinquante mille francs (50,000'), savoir :

1^{re} A titre de subside, deux cent mille francs (200,000'), remboursables en huit ans, à partir de 1876 ;

2^e A titre d'avance, deux cent cinquante mille francs (250,000'), remboursables suivant les conditions fixées par la loi du 4 août 1874, la différence d'intérêt au delà de cinq pour cent restant à la charge de la ville.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant huit ans, à partir de 1876, cinq centimes un tiers (0^e 05 1/3) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent soixante-trois mille trois cents francs (263,300') environ, pour servir, avec un prélève-

ment sur les revenus en 1875, à l'amortissement de la première portion de l'emprunt offerte à l'État à titre de subside.

5. La somme de deux cent cinquante mille francs (250,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt mille francs (80,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') .

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODEY.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
G^r E. DE CISSEY.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,
Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3726. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Libourne, et relative à l'extension du Casernement de cette ville.

Du 10 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Libourne (Gironde), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Libourne (Gironde) est autorisée, pour remplir ses

engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder inq pour cent, une somme de quatre cent mille francs (400,000'), remboursable en douze années et qui sera versée, à titre de subside, dans les caisses de l'État, aux époques et dans les conditions déterminées par la convention.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Vingt centimes (0^e 20^e) pendant quatre ans, à partir de 1875;

Vingt et un centimes et demi (0^e 215) en 1879;

Trente centimes (0^e 30^e) pendant les six années suivantes;

Treize centimes trente centièmes (0^e 1330) en 1886.

Le produit total de cette imposition, prévu pour cinq cent quarante sept mille huit cent vingt-huit francs (547,828') environ, est affecté à l'amortissement de l'emprunt.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^e E. DE CISSEY.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,
Signé G^e E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3717. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Vitry, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 10 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Vitré (Ille-et-Vilaine), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Vitré (Ille-et-Vilaine) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de un million vingt-cinq mille francs (1,025,000'), savoir :

A titre de subside, cent vingt-cinq mille francs (125,000');
A titre d'avance, neuf cent mille francs (900,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer, de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi de 1874 à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, dix centimes (0' 10' additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale d'environ quatre-vingt-un mille francs (81,000'), pour assurer, avec un prélèvement sur les revenus, l'amortissement de l'emprunt de cent vingt-cinq mille francs (125,000') représentant la subvention offerte à l'Etat.

5. La somme de un million vingt-cinq mille francs (1,025,000') montant de la subvention et de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quarante mille francs (40,000') sur la subvention et trois cent mille francs (300,000') sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quarante-deux mille cinq cents francs (42,500') sur la subvention et trois cent mille francs (300,000') sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars

877, quarante-deux mille cinq cents francs (42,500^f) sur la subvention et trois cent mille francs (300,000^f) sur l'avance.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 10 Octobre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,
Signé G^l E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3728. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Coulommiers, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Coulommiers (Seine-et-Marne), du 22 juillet, 19 août et 7 septembre 1874;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 4, 5 et 6 septembre 1874;

L'avis du commissaire enquêteur, celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835 ⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Coulommiers (Seine-et-Marne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Coulommiers (Seine-et-Marne) est autorisée, pour

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000'), savoir:

A titre de subside, deux cent mille francs (200,000^f);

A titre d'avance, trois cent mille francs (300,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer d'ordre à ordre seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi du 16 mai 1862 à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, dix centimes (0^e 10^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de soixante-six mille deux cent quatre-vingt-quinze francs (66,295^f) environ, pour assurer, avec un prélèvement sur les revenus, l'amortissement de l'emprunt de deux cent mille francs (200,000^f), représentant la subvention offerte par l'État.

5. Sont déclarés d'utilité publique, dans la même ville, les travaux nécessaires pour l'établissement d'un baraquement provisoire

En conséquence, la ville de Coulommiers est autorisée à acquiescer à la proposition du sieur *Lavigne*, soit à l'amiable, au prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, des bâtiments dépendances affectés à une fonderie de suif, estimés ensemble six mille sept cent quatre-vingt-neuf francs cinquante centimes (6,789⁹ 50^e) et situés au lieu dit *de Saulny*, tels au surplus que lesdits immeubles sont désignés au plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Il sera pourvu au paiement de cette acquisition au moyen du crédit de vingt-cinq mille francs (25,000^f) inscrit au budget additionnel de la ville, exercice 1874.

6. La somme de trois cent mille francs (300,000'), montant à l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1871 cent mille francs (100,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876; cent mille francs (100,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, cent mille francs (100,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

F. 3729. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Guéret, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Guéret (Creuse), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Guéret (Creuse) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux cent soixante-dix mille francs (270,000^f), remboursable dans un délai maximum de quinze années, à partir de 1875, savoir :

A titre de subside, cent trois mille francs (103,000^f);

A titre d'avance, cent soixante-sept mille francs (167,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à affecter, jusqu'à due concurrence, à l'amortissement de l'emprunt de cent trois mille francs (103,000'), représentant la subvention qu'elle offre à l'État, le produit de la vente du quart en réserve des bois communaux à exploiter dans une période de quinze années et prévu pour trois cent cinquante huit mille francs (358,000').

5. La somme de cent soixante-sept mille francs (167,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante-cinq mille francs (55,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cinquante-cinq mille francs (55,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante-sept mille francs (57,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3730. — *Décret qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Montauban, et relative à l'extension du Casernement de cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Montauban (Tarn-et-Garonne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Montauban (Tarn-et-Garonne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, au taux de cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de un million huit cent mille francs (1,800,000^f), savoir :

A titre de subside, trois cent mille francs (300,000^f);

A titre d'avance, quinze cent mille francs (1,500,000^f).

Elle est autorisée, en outre, à ajouter à l'intérêt au taux de cinq pour cent le service de l'impôt de trois pour cent sur le revenu des valeurs mobilières.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'Intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement, en addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Huit centimes (0^f 08^c) de 1875 à 1882 inclusivement;

Douze centimes (0^f 12^c) de 1883 à 1888 inclusivement.

Le produit de cette imposition, prévu pour une somme totale de six cent soixante-dix mille six cent soixante-douze francs (78,672^f) environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus, et à l'amortissement de l'emprunt de trois cent mille francs (30,000^f), représentant le subside offert à l'État, qu'au paiement de l'impôt de trois pour cent sur le revenu de l'emprunt de un million cinq cent mille francs (1,500,000^f) contracté à titre d'avance.

5. La somme de un million huit cent mille francs (1,800,000^f), tant de la subvention et de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent mille francs (100,000^f) sur la subvention et cinq cent mille francs (500,000^f) sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent mille francs (100,000^f) sur la subvention et cinq cent mille francs (500,000^f) sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent mille francs (100,000^f) sur la subvention et cinq cent mille francs (500,000^f) sur l'avance.

Les sommes versées à titre de d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC-MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3731. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Mont-de-Marsan, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mont-de-Marsan (Landes), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Mont-de-Marsan (Landes) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pos

excéder cinq pour cent, une somme de un million deux cent mille francs (1,200,000'), savoir :

1° A titre de subside, une somme de trois cent mille francs (300,000'), remboursable en vingt-cinq ans, à partir de 1875, sur les revenus communaux ;

2° A titre d'avance, une somme de neuf cent mille francs (900,000'), dont l'État prend le remboursement à sa charge.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de neuf cent mille francs (900,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois annuités échelonnées à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent mille francs (300,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3732. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et la ville de Saintes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et la ville de Saintes (Charente-Inférieure), et relative au concours de la ville dans la dépense du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. Il sera pourvu à la dépense à la charge de la ville, jusqu'à concurrence de cent cinquante mille francs (150,000'), au moyen de l'emprunt de pareille somme autorisé par arrêté préfectoral du 22 septembre 1874.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même de chacun des titres à émettre, ainsi que la loi du 4 août 1874 et du présent décret.

4. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3733. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Tarbes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tarbes (Hautes-Pyrénées), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Tarbes (Hautes-Pyrénées) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et à un taux qui ne pourra excéder cinq pour cent, la somme d'un million (1,000,000^f), savoir :

A titre de subside, deux cent cinquante mille francs (250,000^f), remboursables sur les revenus communaux ;

A titre d'avance, sept cent cinquante mille francs (750,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi sur la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de sept cent cinquante mille francs (750,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent cinquante mille francs (250,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent cinquante mille francs (250,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent cinquante mille francs (250,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités égales par termes semestriels.

5. L'arrêté du préfet des Hautes-Pyrénées, en date du 1^{er} juin 1874, qui autorise la ville de Tarbes à emprunter, pour l'extension du casernement, une somme de quatre cent mille francs (400,000^f), soit sous la forme de subside, soit sous la forme d'avance à l'État, est et demeure rapporté.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Octobre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3734. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Auxerre, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 22 Octobre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auxerre (Yonne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Auxerre (Yonne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de six cent cinquante mille francs (650,000^f), savoir :

1° A titre de subside, une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), remboursable sur les revenus communaux dans un délai maximum de vingt années;

2° A titre d'avance à l'État, une somme de quatre cent mille francs (400,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi

à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de six cent cinquante mille francs (650,000'), montant de la subvention et de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-trois mille francs (83,000') sur la subvention et cent trente-trois mille francs (133,000') sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-trois mille cinq cents francs (83,500') sur la subvention et cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500') sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-trois mille cinq cents francs (83,500') sur la subvention et cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500') sur l'avance.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 22 Octobre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODÉT.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3735. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Argentan, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Argentan (Orne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Argentan (Orne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cinq cent soixante-cinq mille francs (565,000^f), savoir :

1^o Sous la forme de subside, deux cent mille francs (200,000^f), remboursables dans un délai maximum de quinze années, à partir de 1875;

2^o Sous la forme d'avance, trois cent soixante-cinq mille francs (365,000^f), qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après indiquées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Argentan est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant quinze ans, à partir de 1875, vingt centimes (0^f 20^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent six mille quatre cent quatre vingt-dix francs (206,490^f) environ, pour assurer, avec un prélèvement sur les revenus, l'amortissement de l'emprunt de deux cent mille francs (200,000^f).

En conséquence de cette autorisation, l'imposition extraordinaire de dix centimes (0^f 10^c) approuvée par arrêté préfectoral du 12 octobre 1872 pour dix ans, à partir de 1873, cessera d'être mise en recouvrement à partir du 1^{er} janvier 1875.

5. Sont approuvés, pour être exécutoires à partir de la date du présent décret jusqu'au 31 décembre 1889 inclusivement, les tarifs et règlements de l'octroi d'Argentan ci-annexés.

6. La somme de trois cent soixante-cinq mille francs (365,000^f) montant de l'avance offerte à l'Etat, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, et vingt mille francs (120,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, et vingt mille francs (120,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Général MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3736. — *Décret qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Brive, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de troupes;

Vu les délibérations du conseil municipal de Brive (Corrèze), des 9 août et 20 septembre 1874;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 24, 25 et 26 septembre;

L'avis du commissaire enquêteur, celui du préfet et les autres pièces de procédure;

L'ordonnance du 23 août 1835 ⁽¹⁾;

La loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Brive (Corrèze), et relative au concours de la ville

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Brive (Corrèze) est autorisée, à titre d'avance à l'État, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de un million dix mille francs (1,010,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à aliéner, au fur et à mesure de ses besoins, la somme de rentes trois pour cent sur l'État nécessaire pour produire un capital de quatre cent mille francs (400,000'). Ce capital sera reconstitué en vingt-six ans, à partir de 1879, conformément au tableau annexé à la délibération municipale du 20 septembre 1874.

Ce capital de quatre cent mille francs (400,000') servira, jusqu'à due concurrence, au paiement du subside en argent de trois cent vingt mille francs (320,000') et à l'exécution des autres engagements relatés dans la convention précitée.

5. Est déclarée d'utilité publique la construction d'une nouvelle caserne dans la ville de Brive (Corrèze).

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir du sieur Maynard, soit à l'amiable, au prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, deux parcelles de terrain contenant ensemble trois hectares quatre-vingt-dix ares et estimées quarante-quatre mille francs (44,000'), telles, au surplus, qu'elles sont désignées au plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Il sera pourvu au paiement de cette acquisition au moyen d'un prélèvement sur le subside offert par la ville.

6. La somme de un million dix mille francs (1,010,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent trente-cinq mille francs (335,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent trente-cinq mille francs (335,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent quarante mille francs (340,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3737. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Dinan, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dinan (Côtes-du-Nord), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Dinan (Côtes-du-Nord) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million sept cent cinquante mille francs (1,750,000'), savoir :

A titre de subside, quatre cent cinquante mille francs (450,000'), remboursables en trente années, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder, tous frais compris, six francs trente-cinq centimes pour cent;

A titre d'avance et à un taux d'intérêt maximum de cinq pour cent, une somme de un million trois cent mille francs (1,300,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence,

soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant trente ans, à partir de 1875, quinze centimes (0' 15'') additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de trois cent mille francs (300,000') environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, à l'amortissement de la portion de l'emprunt représentant le subside offert à l'État.

5. Est prorogée pour trente ans, à partir de 1875, la perception de l'octroi de Dinan conformément aux tarifs et règlements ci-annexés.

6. La somme de un million trois cent mille francs (1,300,000') montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, quatre cent trente mille francs (430,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, quatre cent trente-cinq mille francs (435,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, quatre cent trente-cinq mille francs (435,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^e E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^e DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3738. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Laval, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de
armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre
le maire de Laval (Mayenne), et relative au concours de la ville
ns la dépense résultant de l'extension du casernement, est défini-
ement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Laval (Mayenne) est autorisée, pour remplir ses en-
gements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder
iq pour cent et par termes remboursables en douze années, une
mme de trois cent soixante-douze mille francs (372,000'), à titre
avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concur-
ce, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté
mettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'en-
sement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations,
x conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de
é à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre
l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi
la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée
ns le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la
d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. Le montant des subsides promis par la ville de Laval, soit trois
nt cinquante mille francs (350,000'), sera prélevé sur les crédits
verts à cet effet aux budgets de l'exercice courant et des exercices
ochains, conformément aux dispositions arrêtées par le conseil
municipal dans sa séance du 16 mai 1874.

Le paiement du dernier terme aura lieu, au plus tard, le 31 mars
77.

5. La somme de trois cent soixante-douze mille francs (372,000'),
ontant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances
trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent vingt-quatre mille francs (124,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent vingt-quatre mille francs (124,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent vingt-quatre mille francs (124,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOU

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3739. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Mayenne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mayenne (Mayenne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Mayenne (Mayenne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de neuf cent mille francs (900,000'), savoir :

Sous la forme de subside à la charge de la ville, cent vingt mille francs (120,000') ;

La loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et la commune de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

La ville de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) est autorisée, pour rembourser ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en dix années et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000'), savoir : l'un tiers de subside, cent mille francs (100,000');

l'autre tiers d'avance, quatre cent mille francs (400,000').

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi sur la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1876, dix centimes (0^e 10^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale d'environ cent cinquante-six mille francs (56,000'), pour assurer l'amortissement de l'emprunt de cent mille francs (100,000'), représentant le subside offert à l'Etat.

Il sera pourvu, en 1875, au service de cet emprunt à l'aide d'un prélèvement sur les revenus.

La somme de cinq cent mille francs (500,000'), montant de la subvention et de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trente mille francs (30,000') sur la subvention et cent trente mille francs (130,000') sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trente-cinq mille francs (35,000') sur la subvention et cent cinquante mille francs (135,000') sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trente-cinq mille francs (35,000') sur la subvention et cent cinquante mille francs (135,000') sur l'avance.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3740. — *DÉCRET qui approuve les Conventions passées entre le département de la Guerre et la ville d'Angoulême, et relatives aux dépenses des nouveaux établissements d'Artillerie et du Casernement.*

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les conventions passées entre le département de la guerre et la ville d'Angoulême (Charente), et relatives aux dépenses de nouveaux établissements d'artillerie et de l'extension du casernement sont définitivement approuvées.

Un exemplaire de chacun de ces actes restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Angoulême (Charente) est autorisée à prélever sur l'emprunt de un million huit cent mille francs (1,800,000^f) autorisé par la loi du 16 juin 1874 une somme de deux cent mille francs (200,000^f), à titre d'avance à l'Etat pour l'extension du casernement.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent à dater de l'époque du versement à la caisse du receveur des finances, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

3. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA Tour.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3741. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Parthenay, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Parthenay (Deux-Sèvres), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Parthenay (Deux-Sèvres) est autorisée, pour rembourser ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de quatre cent soixante-trois mille francs (463,000'), dont soixante-trois mille francs (63,000') à valoir sur le subside, remboursable sur les revenus communaux en quinze ans, à partir de 1875, et quatre cent mille francs (400,000') à valoir d'avance à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'Intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi sur la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la date du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1880, la perception de l'octroi s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-joints.

Pendant la même période, il sera perçu une surtaxe de vingt centimes (0^e 20^e) par hectolitre sur les vins.

Cette surtaxe est indépendante du droit de quatre-vingts centimes (80^e) établi en principal.

5. Les ressources énumérées à l'article 4 seront affectées, jusqu'à concurrence, tant à l'amortissement de l'emprunt de soixante-trois mille francs (63,000') à la charge de la ville qu'au paiement de la différence d'intérêts entre le remboursement de l'emprunt de quatre cent mille francs (400,000') effectué par l'État et le taux prévu d'émission.

La somme de quatre cent mille francs (400,000'), montant de l'emprunt, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois versements échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

1^{er} versement, après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, de trente mille francs (130,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente-cinq mille francs (135,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente-cinq mille francs (135,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 9 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3742. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de la Roche-sur-Yon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 9 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Roche-sur-Yon (Vendée), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de la Roche-sur-Yon (Vendée) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de cinq cent quatre-vingt-quinze mille francs (595,000'), dont cent cinquante mille francs (150,000') à titre de subside et quatre cent quarante-cinq mille francs (445,000') à titre d'avance à l'Etat.

maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 30 Septembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Ministre des finances,
gué MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Vice-Président du Conseil, Ministre
de la guerre, chargé, par intérim,
du département de l'intérieur,
Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3724. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Vannes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 30 Septembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

En la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de la ville;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Vannes (Morbihan), et relative au concours de la ville pour la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Vannes (Morbihan) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux millions (2,000,000'), savoir :

A titre de subside, cinq cent mille francs (500,000');

A titre d'avance, un million cinq cent mille francs (1,500,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, et de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, et directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3743. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Pamiers, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 14 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Pamiers (Ariège), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Pamiers (Ariège) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de sept cent soixante-seize mille francs (776,000^f), savoir :

1° A titre de subside, deux cent vingt-six mille francs (226,000^f), remboursables en vingt ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, cinq cent cinquante mille francs (550,000^f), remboursables aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt ans, à partir de 1875, dix centimes (0^f 10^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent vingt-deux mille sept cent trente francs (122,730^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur les revenus de l'octroi, à l'amortissement de la portion de l'emprunt à la charge de la caisse municipale.

5. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1894 inclusivement, la perception de l'octroi de Pamiers s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-joints.

6. La somme de cinq cent cinquante mille francs (550,000'), montant de l'avance offerte à l'État par la ville de Pamiers, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent quatre-vingt-trois mille francs (183,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent quatre-vingt-trois mille cinq cents francs (183,500') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent quatre-vingt-trois mille cinq cents francs (183,500').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3744. — DÉCRET qui approuve les Conventions passées entre le département de la Guerre et le Maire d'Amiens, et relatives à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de troupes ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les conventions passées entre le département de la guerre et le maire d'Amiens (Somme), et relatives au concours de la ville pour la dépense résultant de l'extension du casernement, sont définitivement approuvées.

Un exemplaire de ces actes restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Amiens (Somme) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme d'un million quatre cent mille francs (1,400,000^f), qui sera remboursée par l'État au conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme d'un million quatre cent mille francs (1,400,000^f) montant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Amiens, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre cent soixante-cinq mille francs (465,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre cent soixante-cinq mille francs (465,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre cent soixante-dix mille francs (470,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA MOTTE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3745. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le Chef du Génie et le Maire de Beauvais, au sujet du concours de la ville dans la dépense du casernement d'un Régiment d'Infanterie.*

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le chef du génie et le maire de Beauvais (Oise), au sujet du concours de la ville dans la dépense du casernement d'un régiment d'infanterie, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Beauvais (Oise) est autorisée, en exécution de cette convention, à emprunter, sous forme d'avance à l'État, une somme de cinq cent vingt-sept mille francs (527,000^f).

Elle est autorisée, en outre, à prendre à sa charge le paiement des impôts établis par les lois sur les valeurs mobilières, de manière à garantir à ses prêteurs un intérêt net de cinq pour cent.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de cinq cent vingt-sept mille francs (527,000^f), montant de l'avance, sera versée en une fois, et au plus tard le 31 mars 1875, à la caisse du receveur des finances. Elle portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, commencera un an après ledit versement et sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3746. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Bernay, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bernay (Eure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Bernay (Eure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cinq cent soixante-quinze mille francs (575,000'), savoir :

A titre de subside, cent soixante-quinze mille francs (175,000'), remboursables en douze années, à partir de 1875;

A titre d'avance, quatre cent mille francs (400,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée

dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1877, vingt centimes (0^e 20^e) additionnels au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent trente-neuf mille francs (239,000^f) environ, applicable, concurremment avec le produit des deux dernières annuités de l'imposition de vingt centimes établie par décret du 9 décembre 1865, tant à l'amortissement du capital de cent soixante-quinze mille francs (175,000^f), montant des subsides offerts à l'État, qu'à l'extinction des dettes auxquelles était affecté, en 1875 et 1876, le montant de ladite imposition, et dont le payement est reporté aux années 1887 et 1888.

5. La somme de quatre cent mille francs (400,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Bernay, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent trente mille francs (130,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente-cinq mille francs (135,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente-cinq mille francs (135,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3747. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de la Flèche, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Flèche (Sarthe), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de la Flèche (Sarthe) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent soixante-huit mille francs (368,000'), savoir :

1° A titre de subside, cent mille francs (100,000'), remboursable en dix ans, à partir de 1875, sur le produit des nouvelles taxes d'aigle dont la perception a été autorisée, par décret du 15 juillet 1874, jusqu'au 31 décembre 1884;

2° A titre d'avance, deux cent soixante-huit mille francs (268,000'), remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi de 1874 à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent soixante-huit mille francs (268,000') montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-neuf mille francs (89,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-neuf mille cinq cents francs (89,500');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-neuf mille cinq cents francs (89,500').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances se

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODEL.

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^l E. DE CISEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3748. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Mamers, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mamers (Sarthe), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Mamers (Sarthe) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de huit cent soixante-sept mille francs (867,000), savoir :

1° A titre de subside, deux cent cinquante mille francs (250,000'), remboursables en douze ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, six cent dix-sept mille francs (617,000'), dont l'amortissement sera effectué dans les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi

à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Seize centimes (0^e 16^e) de 1875 à 1883 inclusivement ;

Trente-cinq centimes (0^e 35^e) de 1884 à 1886 inclusivement.

Le produit de cette imposition, prévu en totalité pour cent trente-cinq mille sept cents francs (135,700^e) environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, à rembourser l'emprunt de deux cent cinquante mille francs (250,000^e) en capital et intérêts.

5. A dater du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1886, la perception de l'octroi de Mamers s'effectuera conformément aux tarifs et règlements ci-annexés.

6. La somme de six cent dix-sept mille francs (617,000^e), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent cinq mille francs (205,000^e) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent six mille francs (206,000^e).

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent six mille francs (206,000^e).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODIET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3749. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Senlis, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 21 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Senlis (Oise), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Senlis (Oise) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de sept cent onze mille francs (711,000^f), sous forme d'avance à l'État, remboursable suivant les conditions déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de sept cent onze mille francs (711,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent quarante et un mille francs (241,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent trente-cinq mille francs (235,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent trente-cinq mille francs (235,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements,

et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3750. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le Chef du Génie et le Maire de Dreux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 23 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

* Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est approuvée la convention passée entre le chef du génie et le maire de Dreux (Eure-et-Loir), au sujet du concours de la ville dans la dépense à effectuer pour l'extension du casernement.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Dreux (Eure-et-Loir) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux cent mille francs (200,000^f), à titre d'avance à l'État, remboursable dans les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée

dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent mille francs (200,000^f) sera versée au trésor dans les trois mois qui suivront la notification du présent décret. Elle sera remboursée, en principal et intérêts, au taux maximum de cinq pour cent, en douze annuités payables par termes semestriels à compter de l'époque du versement.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3751. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Foix, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 23 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Foix (Ariège), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Foix (Ariège) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux cent quatre-vingt-cinq mille francs (285,000^f), savoir :

A titre de subside, cinquante mille francs (50,000^f), remboursables en sept ans, à partir de 1880, au moyen de prélèvements sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, deux cent trente-cinq mille francs (235,000^f), remboursables aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurren-

rence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent trente-cinq mille francs (235,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, soixante-dix-huit mille francs (78,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, soixante-dix-huit mille cinq cents francs (78,500^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, soixante-dix-huit mille cinq cents francs (78,500^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3752. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Limoges, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 23 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874; relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Limoges (Haute-Vienne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Limoges (Haute-Vienne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de un million quatre-vingt-quatre mille francs (1,084,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de un million quatre-vingt-quatre mille francs (1,084,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Limoges, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars

1875, trois cent soixante et un mille francs (361,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars

1876, trois cent soixante et un mille francs (361,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars

1877, trois cent soixante-deux mille francs (362,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 23 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
géné MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3753. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Alençon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Alençon (Orne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Alençon (Orne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de cinq cent dix mille francs (510,000^f), savoir :

A titre de subside, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f), remboursables en quatre ans, à partir de 1887;

A titre d'avance, trois cent quatre-vingt-cinq mille francs (385,000^f), qui seront remboursés par l'État suivant les conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à prendre à sa charge, en sus de l'intérêt fixé au taux maximum de cinq pour cent, les impôts établis par les lois existantes sur les valeurs mobilières.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Alençon est autorisée à prélever sur l'imposition extraordinaire de trente centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, autorisée de 1872 à 1895 par arrêté du Chef du Pouvoir exécutif, en date du 30 juillet 1871, savoir :

Vingt centimes (0^e 20^e) additionnels de 1887 à 1889 inclusivement;
Huit centimes (0^e 08^e) en 1890.

Le produit de cette imposition, évalué à cent vingt-cinq mille francs (225,000^e) environ, est affecté au remboursement du capital de pareille somme, représentant le subside offert à l'État. Les intérêts de cette portion de l'emprunt et les impôts que la ville a pris à sa charge sont prélevés, de 1875 à 1890, sur les revenus communaux.

5. La somme de trois cent quatre-vingt-cinq mille francs (385,000^e), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

1. Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent vingt-cinq mille francs (125,000^e);

2. Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente mille francs (130,000^e);

3. Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente mille francs (130,000^e).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU - BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3754. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Auch, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auch (Gers), et relative au concours de la ville dans la

dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Auch (Gers) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de huit cent dix mille francs (810,000^f), savoir :

A titre de subside, deux cent mille francs (200,000^f), remboursables à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent et quinze ans, à partir de 1875, sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires ;

A titre d'avance, six cent dix mille francs (610,000^f), remboursables par l'État suivant les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de six cent dix mille francs (610,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, deux cent mille francs (200,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, deux cent mille francs (200,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, deux cent dix mille francs (210,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATMIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, et vingt mille francs (120,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, et vingt mille francs (120,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 3 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

36. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de Guerre et le Maire de Brive, et relative à l'extension du Casernement dans la ville.*

Du 3 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de guerre;

Vu les délibérations du conseil municipal de Brive (Corrèze), des 9 août et 10 septembre 1874;

Vu le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 24, 25 et 26 septembre;

Vu l'avis du commissaire enquêteur, celui du préfet et les autres pièces de procédure;

Vu l'ordonnance du 23 août 1835 (1);

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Brive (Corrèze), et relative au concours de la ville

5. La somme de six cent trente-neuf mille francs (639,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Cahors, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent treize mille francs (213,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent treize mille francs (213,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent treize mille francs (213,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA LOIRE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3756. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Castelsarrasin, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne), et relative au casernement de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne) est autorisée, pour

remplir ses engagements, à emprunter une somme de quatre cent trente-sept mille francs (437,000'), savoir :

A titre de subside, deux cent trente-sept mille francs (237,000'), remboursables en vingt-cinq ans à partir de 1875;

A titre d'avance, deux cent mille francs (200,000'), remboursables par l'État suivant les conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à contracter cet emprunt à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, et à supporter, en outre, pour l'ensemble de l'opération, les impôts sur les valeurs mobilières à la charge des prêteurs, sur le pied de trente-cinq centimes pour cent et par an.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt-quatre ans, à partir de 1876 et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Deux centimes (0' 02°) en 1876 et 1877 ;

Deux centimes et demi (0' 025) en 1878 ;

Quatre centimes et demi (0' 045) en 1879 et 1880 ;

Huit centimes (0' 08°) en 1881 et 1882 ;

Douze centimes (0' 12°) de 1883 à 1897 inclusivement ;

Huit centimes (0' 08°) en 1898 ;

Sept centimes (0' 07°) en 1899.

Le produit total de cette imposition, prévu pour cent soixante-treize mille neuf cent cinquante-cinq francs (173,955') environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, à l'amortissement de la somme de deux cent trente-sept mille (237,000') représentant les subsides offerts à l'État.

5. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1899 inclusivement, la perception de l'octroi de Castelsarrasin s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

6. La somme de deux cent mille francs (200,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, soixante-six mille francs (66,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, soixante-sept mille francs (67,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, soixante-sept mille francs (67,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3757. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Chartres, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Chartres (Eure-et-Loir), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Chartres (Eure-et-Loir) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de un million cent cinquante mille francs (1,150,000^f), savoir :

1^o A titre de subside, cent cinquante mille francs (150,000^f), remboursables, jusqu'à concurrence de cent mille francs (100,000^f), sur le montant de la subvention de pareille somme votée par le conseil général d'Eure-et-Loir et payable en quinze annuités, avec intérêts

au taux de cinq pour cent, et pour le surplus, soit cinquante mille francs (50,000'), à l'aide de prélèvements sur les revenus communaux ordinaires qu'extraordinaires, en dix ans, à partir de 1876;

2° A titre d'avance, un million (1,000,000'), qui sera remboursé par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de un million (1,000,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent trente mille francs (330,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent trente-cinq mille francs (335,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent trente-cinq mille francs (335,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^r E. DE CISSEY.

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3758. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châteaudun, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteaudun (Eure-et-Loir), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châteaudun (Eure-et-Loir) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1° A titre de subside et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000), savoir :

Deux cent mille francs (200,000'), remboursables en vingt ans, à partir de 1875, sur les revenus communaux tant ordinaires qu'extraordinaires;

Trois cent mille francs (300,000'), remboursables au taux maximum de cinq pour cent et en quinze ans, à partir de 1875, sur les fonds départementaux, conformément au vote du conseil général d'Eure-et-Loir, en date du 15 avril 1874, l'excédant d'intérêt devant être, s'il y a lieu, à la charge de la ville;

2° A titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, trois cent dix-huit mille francs (318,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Châteaudun est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Dix centimes (0^e 10^e) en 1875 et 1876;

Quinze centimes (0^e 15^e) de 1877 à 1885 inclusivement;

Vingt-cinq centimes (0^e 25^e) de 1886 à 1894 inclusivement.

Le produit de cette imposition, prévu au total pour deux cent cinquante-six mille cinq cent soixante-quatre francs soixante centimes (256,564^e 60^e) environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement, en principal et intérêts, de l'emprunt de deux cent mille francs (200,000^e).

5. La somme de trois cent dix-huit mille francs (318,000^e), montant de l'avance promise à l'État par la ville de Châteaudun, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent six mille francs (106,000^e);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent six mille francs (106,000^e);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent six mille francs (106,000^e).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODÉY.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^e E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^e DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 375g. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Cholet, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Cholet (Maine-et-Loire), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Cholet (Maine-et-Loire) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million deux cent trente mille francs (1,230,000'), savoir :

A titre de subside, quatre cent mille francs (400,000'), remboursables dans un délai de vingt-cinq ans, à partir de 1875, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder, tous frais compris, six francs vingt centimes pour cent, sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, huit cent trente mille francs (830,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de huit cent trente mille francs (830,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent soixante-quinze mille francs (275,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent soixante-quinze mille francs (275,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent quatre-vingt mille francs (280,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR,

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3760. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Gray, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Gray (Haute-Saône), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Gray (Haute-Saône) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de soixante mille francs (60,000^f), titre d'avance à l'État.

Le remboursement de cet emprunt sera effectué tant à l'aide des annuités servies par l'État, aux conditions ci-après déterminées, que sur les revenus communaux, dans la proportion et aux époques fixées par la délibération municipale du 3 novembre 1874. En conséquence, la ville est autorisée à prendre à sa charge, en sus de l'intérêt au taux de cinq pour cent, les impôts établis sur les valeurs mobilières et mis par la loi à la charge des prêteurs.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3762. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Lisieux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Lisieux (Calvados), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Lisieux (Calvados) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000^f), savoir :

A titre de subside, deux cent mille francs (200,000^f), remboursables sur les revenus, en quinze ans, à partir de 1875;

A titre d'avance, deux cent cinquante mille francs (250,000^f), qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi

à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Lisieux, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés sur une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt mille francs (80,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^e E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^e DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3763. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Montargis, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de guerre;

le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Montargis (Loiret), et relative au concours de la ville de Montargis pour la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Montargis (Loiret) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1° A titre de subside, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de cent vingt mille francs (120,000'), remboursable en dix ans, à partir de 1880;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de un million quatre-vingt mille francs (1,080,000'), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Montargis est autorisée à s'imposer extraordinairement en dix ans, à partir de 1880, et par addition au principal des quatre contributions directes, une somme de cent vingt mille francs (120,000'), représentant annuellement quinze centimes env. pour servir, avec un prélèvement sur les revenus, de 1875 à 1889 inclusivement, au remboursement, en principal et intérêts, de l'emprunt de cent vingt mille francs (120,000').

5. La somme de un million deux cent mille francs (1,200,000'), montant des subsides et de l'avance à faire à l'État par la ville de Montargis, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quarante mille francs (40,000') sur les subsides et trois cent soixante mille francs (360,000') sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quarante mille francs (40,000') sur les subsides et trois cent soixante mille francs (360,000') sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quarante mille francs (40,000') sur les subsides et trois cent soixante mille francs (360,000') sur l'avance.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE CUSSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3764. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Morlaix, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Morlaix (Finistère), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Morlaix (Finistère) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance, une somme de deux cent mille francs (200,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent mille francs (200,000^f), montant de

l'avance promise à l'État par la ville de Morlaix, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, soixante-cinq mille francs (65,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, soixante-cinq mille francs (65,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, soixante-dix mille francs (70,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU - BODET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3765. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Nantes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Nantes (Loire-Inférieure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Nantes (Loire-Inférieure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1° A un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de six cent mille francs (600,000'), remboursable en dix-huit ans, à partir de 1876, pour le paiement des subsides offerts à l'État;

2° A un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de six cent soixante mille francs (660,000'), qui sera remboursée par l'État, à titre d'avance, suivant les conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Nantes est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant dix-huit ans, à partir de 1876, et par addition au principal des quatre contributions directes, savoir :

Deux centimes (0' 02") en 1876;

Quatre centimes (0' 04") de 1877 à 1891 inclusivement;

Deux centimes (0' 02") en 1892 et 1893.

Le produit de cette imposition, évalué à un million (1,000,000') environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus pendant l'année 1875, au remboursement, en principal et intérêts, de l'emprunt de six cent mille francs (600,000').

5. La somme de six cent soixante mille francs (660,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent vingt mille francs (220,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent vingt mille francs (220,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent vingt mille francs (220,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODRY.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3766. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Nogent-le-Rotrou, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1884, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de trois cent soixante-dix mille francs (370,000^f), savoir :

A titre de subside, deux cent mille francs (200,000^f), remboursables en quinze années, à partir de 1875 ;

A titre d'avance, cent soixante-dix mille francs (170,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à ajouter aux intérêts au taux de cinq pour cent le montant des impôts établis sur les valeurs mobilières et mis par la loi à la charge des prêteurs. Ces impôts, évalués à trente-cinq centimes pour cent et par an du capital emprunté, seront imputés sur les revenus communaux.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Nogent-le-Rotrou est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant treize ans, à partir de 1875, par addition au principal des quatre contributions directes, savoir :

Dix centimes (0^f 10^c) en 1875 ;

Quinze centimes (0^f 15^c) de 1876 à 1881 inclusivement ;

Dix-huit centimes (0^f 18^c) de 1882 à 1886 inclusivement ;

Huit centimes (0^f 08^c) en 1887.

Le produit de cette imposition, prévu au total pour cent trente-huit mille cinq cents francs (138,500^f) environ, servira, avec les annuités à fournir par le département d'Eure-et-Loir, en exécution du vote du conseil général du 15 avril 1874, au remboursement, en principal et intérêts, de l'emprunt de deux cent mille francs (200,000^f), représentant les subsides offerts à l'État.

5. La somme de cent soixante-dix mille francs (170,000^f), montant des avances, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante-six mille six cents francs (56,600^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard 31 mars 1876, cinquante-six mille sept cents francs (56,700^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante-six mille sept cents francs (56,700^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Flèche (Sarthe), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de la Flèche (Sarthe) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent soixante-huit mille francs (368,000^f), savoir :

1^o A titre de subside, cent mille francs (100,000^f), remboursable en dix ans, à partir de 1875, sur le produit des nouvelles taxes de trois dont la perception a été autorisée, par décret du 15 juillet 1874, jusqu'au 31 décembre 1884;

2^o A titre d'avance, deux cent soixante-huit mille francs (268,000^f) remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi de 1874 à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux cent soixante-huit mille francs (268,000^f) montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-neuf mille francs (89,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-neuf mille cinq cents francs (89,500^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-neuf mille cinq cents francs (89,500^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, à partir de 1879 et en dix annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3768. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Périgueux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Périgueux (Dordogne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Périgueux (Dordogne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de huit cent quinze mille francs (815,000^f), savoir :

A titre de subside, quatre cent quinze mille francs (415,000^f), remboursables en sept années, à partir de 1875, sur ses revenus ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, quatre cent mille francs (400,000^f), remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté

d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la promulgation du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1881 inclusivement, la perception de l'octroi de Pénigues s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant cette période, il sera établi :

1° Une surtaxe de trois francs (3^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de quinze francs (15^f) par hectolitre établi en principal ;

2° Une surtaxe de six francs cinquante centimes (6^f 50^c) par cent kilogrammes sur les huiles d'olive et d'œillette, laquelle est également indépendante du droit de sept francs (7^f) par cent kilogrammes établi à titre de taxe principale.

5. La somme de quatre cent mille francs (400,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent trente-trois mille francs (133,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500^f) ;

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^d E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3769. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de la Rochelle, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Rochelle (Charente-Inférieure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de la Rochelle (Charente-Inférieure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de trois cent trente-cinq mille francs (375,000^f), savoir :

A titre de subside, cinquante mille francs (50,000^f), remboursables sur ses revenus, en quinze ans, à partir de 1875 ;

A titre d'avance, trois cent vingt-cinq mille francs (325,000^f), remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à contracter cet emprunt à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et à supporter, en outre, pour ensemble de l'opération, les impôts sur les valeurs mobilières mis par les lois à la charge des prêteurs. Ces impôts sont évalués à trente-neuf centimes pour cent et par an du capital emprunté.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. L'arrêté pris par le préfet de la Charente-Inférieure, à la date du 29 octobre 1874, pour approuver l'emprunt de trois cent trente-cinq mille francs (375,000^f) voté par la ville de la Rochelle en vue du casernement, est et demeure rapporté.

5. La somme de trois cent vingt-cinq mille francs (325,000^f) sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, cent cinq mille francs (105,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, cent dix mille francs (110,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, cent dix mille francs (110,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3770. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Brieuc, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui

pourra excéder cinq pour cent, une somme de huit cent cinquante mille francs (850,000^f), savoir :

A titre de subside, deux cent quarante mille francs (240,000^f), remboursables en onze ans, à partir de 1875, sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, six cent dix mille francs (610,000^f), remboursables par l'État suivant les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la promulgation du présent décret et jusqu'au 1^{er} décembre 1885 inclusivement, la perception de l'octroi de Saint-rieuc s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

A partir du 1^{er} janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1885 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues audit octroi, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	1 ^f 00 ^c
Cidres, poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 65
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	4 00
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	4 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de deux francs quatre centimes (2^f 40^c) par hectolitre sur les vins, de un franc (1^f) par hectolitre sur les cidres et de douze francs (12^f) par hectolitre sur les alcools, établis en principal.

5. La somme de six cent dix mille francs (610,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent mille francs (200,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent cinq mille francs (205,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent cinq mille francs (205,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq

pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3771. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Soissons, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Soissons (Aisne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Soissons (Aisne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée

dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Soissons, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent cinquante mille francs (150,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent cinquante mille francs (150,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent cinquante mille francs (150,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
J. MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3772. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Tours, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tours (Indre-et-Loire), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3766. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Pau, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Pau (Basses-Pyrénées), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Pau (Basses-Pyrénées) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, sous forme d'avance et à un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de cent trente mille francs (130,000^f), qui sera remboursée par l'État en dix ans, à partir de 1879, suivant les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de cent trente mille francs (130,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Pau, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quarante-trois mille cinq cents francs (43,500^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quarante-trois mille cinq cents francs (43,500^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quarante-trois mille francs (43,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, à partir de 1879 et en dix annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3768. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Périgueux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Périgueux (Dordogne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Périgueux (Dordogne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de huit cent quinze mille francs (815,000^f), savoir :

A titre de subside, quatre cent quinze mille francs (415,000^f), remboursables en sept années, à partir de 1875, sur ses revenus antérieurs ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, quatre cent mille francs (400,000^f), remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté

d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la promulgation du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1881 inclusivement, la perception de l'octroi de Pénigues s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant cette période, il sera établi :

1° Une surtaxe de trois francs (3^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Cette surtaxe est indépendante du droit de quinze francs (15^f) par hectolitre établi en principal ;

2° Une surtaxe de six francs cinquante centimes (6^f 50^c) par cent kilogrammes sur les huiles d'olive et d'œillette, laquelle est également indépendante du droit de sept francs (7^f) par cent kilogrammes établi à titre de taxe principale.

5. La somme de quatre cent mille francs (400,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent trente-trois mille francs (133,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente-trois mille cinq cents francs (133,500^f) ;

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3769. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de la Rochelle, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de la Rochelle (Charente-Inférieure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de la Rochelle (Charente-Inférieure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de trois cent dixante-quinze mille francs (375,000'), savoir :

A titre de subside, cinquante mille francs (50,000'), remboursables sur ses revenus, en quinze ans, à partir de 1875 ;

A titre d'avance, trois cent vingt-cinq mille francs (325,000'), remboursables par l'État aux conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à contracter cet emprunt à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et à supporter, en outre, pour ensemble de l'opération, les impôts sur les valeurs mobilières mis par les lois à la charge des prêteurs. Ces impôts sont évalués à trente-cinq centimes pour cent et par an du capital emprunté.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans les corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. L'arrêté pris par le préfet de la Charente-Inférieure, à la date du 29 octobre 1874, pour approuver l'emprunt de trois cent soixante-quinze mille francs (375,000') voté par la ville de la Rochelle en faveur du casernement, est et demeure rapporté.

5. La somme de trois cent vingt-cinq mille francs (325,000^f) sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, cent cinq mille francs (105,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, cent dix mille francs (110,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, cent dix mille francs (110,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,

Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3770. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Brieuc, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne

pourra excéder cinq pour cent, une somme de huit cent cinquante mille francs (850,000'), savoir :

A titre de subside, deux cent quarante mille francs (240,000'), remboursables en onze ans, à partir de 1875, sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

A titre d'avance, six cent dix mille francs (610,000'), remboursables par l'État suivant les conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la promulgation du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1885 inclusivement, la perception de l'octroi de Saint-Brieuc s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

A partir du 1^{er} janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1885 inclusivement, les surtaxes suivantes seront perçues audit octroi, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	1' 00"
Cidres, poirés et hydromels, par hectolitre.....	0 65
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	4 00
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	4 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de deux francs quarante centimes (2' 40") par hectolitre sur les vins, de un franc (1') par hectolitre sur les cidres et de douze francs (12') par hectolitre sur les alcools, établis en principal.

5. La somme de six cent dix mille francs (610,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent mille francs (200,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent cinq mille francs (205,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent cinq mille francs (205,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq

pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3771. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Soissons, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Soissons (Aisne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Soissons (Aisne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée

dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de quatre cent cinquante mille francs (450,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Soissons, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent cinquante mille francs (150,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent cinquante mille francs (150,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent cinquante mille francs (150,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3772. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Tours, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tours (Indre-et-Loire), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Tours (Indre-et-Loire) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de deux millions (2,000,000^f) savoir :

A titre de subside, six cent mille francs (600,000^f), remboursable en dix ans, à partir de 1877;

A titre d'avance, un million quatre cent mille francs (1,400,000^f) qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Pour la première portion de l'emprunt, la ville est autorisée à ajouter, chaque année, au taux de l'intérêt fixé à cinq pour cent au maximum, trente-cinq centimes pour cent du capital de six cent mille francs (600,000^f), représentant le montant des impôts à la charge des prêteurs.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi de 1874 à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Tours est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant dix ans, à partir de 1877, cinq centimes (0^e 05^e) additionnels au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent quatre-vingt-trois mille deux cent cinquante-cinq francs (283,255^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, au remboursement, en principal et intérêts, du capital de six cent mille francs (600,000^f), représentant le chiffre des subsides.

5. La somme de un million quatre cent mille francs (1,400,000^f) montant de l'avance à faire à l'Etat par la ville de Tours, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre cent soixante-cinq mille francs (465,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre cent soixante-cinq mille francs (465,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre cent soixante-dix mille francs (470,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq

pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3773. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Abbeville, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Abbeville (Somme), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Abbeville (Somme) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de quatre cent soixante-cinq mille francs (465,000^f), savoir :

A titre de subside, quatre-vingt-treize mille francs (93,000^f), remboursables en douze ans sur ses revenus;

A titre d'avance, trois cent soixante-douze mille francs (372,000^f), viseront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent soixante-douze mille francs (372,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Abbeville, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent vingt-quatre mille francs (124,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent vingt-quatre mille francs (124,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent vingt-quatre mille francs (124,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3774. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Agen, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre

et le maire d'Agen (Lot-et-Garonne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Agen (Lot-et-Garonne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de neuf cent mille francs (900,000'), savoir :

A titre de subside, cent mille francs (100,000'), remboursables sur ses revenus, à partir de 1875;

A titre d'avance, huit cent mille francs (800,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de huit cent mille francs (800,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Agen, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent soixante-cinq mille francs (265,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent soixante-cinq mille francs (265,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877; deux cent soixante-dix mille francs (270,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR

Signé G^d E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3775. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Laon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Laon (Aisne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Laon (Aisne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de six cent cinquante mille francs (650,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de six cent cinquante mille francs (650,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Laon, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent quinze mille francs (215,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent quinze mille francs (215,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent vingt mille francs (220,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU - BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3776. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Magnac-Laval, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Magnac-Laval (Haute-Vienne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Magnac-Laval (Haute-Vienne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de trois cent mille francs (300,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de

gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent mille francs (300,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Magnac-Laval, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent mille francs (100,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent mille francs (100,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent mille francs (100,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3777. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Orléans, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 25 Novembre 1874:

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre

et le maire d'Orléans (Loiret), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Orléans (Loiret) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois millions quatre cent quarante mille francs (3,440,000'), savoir :

1° A titre de subside, deux cent quarante mille francs (240,000'), remboursables en cinq ans, à partir de 1881, sur la portion disponible des ressources tant ordinaires qu'extraordinaires affectées à l'amortissement d'un emprunt de quatre millions sept cent mille francs (4,700,000'), approuvé par la loi du 18 janvier 1872 et qui n'a été réalisé que jusqu'à concurrence de trois millions deux cent soixante-quatorze mille neuf cents francs (3,274,900').

La ville est autorisée à prendre à sa charge le montant des impôts sur les valeurs mobilières dus par les souscripteurs, à raison de trente-cinq centimes pour cent et par an du capital de deux cent quarante mille francs (240,000');

2° A titre d'avance, trois millions deux cent mille francs (3,200,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois millions deux cent mille francs (3,200,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Orléans, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, un million soixante-cinq mille francs (1,065,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, un million soixante-cinq mille francs (1,065,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, un million soixante-dix mille francs (1,070,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq

pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3778. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Poitiers, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Poitiers (Vienne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Poitiers (Vienne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de deux millions neuf cent cinquante mille francs (2,950,000^f), savoir :

A titre de subside, sept cent cinquante mille francs (750,000^f), remboursables sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires :

A titre d'avance, deux millions deux cent mille francs (2,200,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à prendre à sa charge, en sus de l'intérêt fixé au maximum de cinq pour cent, le paiement des impôts établis par la loi sur les valeurs mobilières.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté

d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de deux millions deux cent mille francs (2,200,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Poitiers, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, sept cent trente mille francs (730,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, sept cent trente-cinq mille francs (735,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, sept cent trente-cinq mille francs (735,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^d E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

№ 3779. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Riom, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 25 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRET :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Riom (Puy-de-Dôme), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Riom (Puy-de-Dôme) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cent quatre-vingt mille francs (180,000'), remboursable en douze ans, savoir :

A titre de subside, cent mille francs (100,000');

A titre d'avance, quatre-vingt mille francs (80,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, dix centimes (0^e 10^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent trente-sept mille francs (137,000') environ, pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de cent mille francs (100,000').

5. La somme de quatre-vingt mille francs (80,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Riom, sera versée à la caisse du receveur des finances après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOULLE.

REPUBLIQUE FRANÇAISE.

3780. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Ancenis, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Ancenis (Loire-Inférieure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Ancenis (Loire-Inférieure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1^o A titre de subside et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder, tous frais compris, six francs vingt centimes pour cent, une somme de soixante mille francs (60,000'), remboursable en trente années;

2^o A titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de six cent mille francs (600,000'), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date antérieure de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Ancenis est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant trente ans, à partir de 1875, quinze centimes (0^e 15^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant porter une somme totale de cent trente mille francs (130,000') environ, pour servir, au besoin, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, à l'amortissement dudit emprunt de soixante mille francs (60,000').

5. La somme de six cent mille francs (600,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, deux cent mille francs (200,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, deux cent mille francs (200,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, deux cent mille francs (200,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

REPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3781. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Aurillac, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Aurillac (Cantal), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Aurillac (Cantal) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder

inq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de quatre cent mille francs (400,000^f), savoir :

Sous la forme de subside, vingt-cinq mille francs (25,000^f);

Sous la forme d'avances, trois cent soixante-quinze mille francs (375,000^f).

L'amortissement des subsides sera prélevé sur les revenus communaux.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent soixante-quinze mille francs (375,000^f), montant de l'avance à faire à l'État, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BUDET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE GISSÉY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3782. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châteauroux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Châteauroux (Indre), des 11 mai 1873 et 21 juin 1873;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 26, 27 et 28 mai 1873;

L'avis du commissaire enquêteur;

Celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le décret du 1^{er} août 1864;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteauroux (Indre), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châteauroux (Indre) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million six cent mille francs (1,600,000^f), savoir :

1^o A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui n'excède pas pour cent, sept cent mille francs (700,000^f), remboursables en vingt ans, à partir de 1881;

2^o A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, neuf cent mille francs (900,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Châteauroux est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt-six ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Vingt centimes (0' 20") de 1875 à 1880 inclusivement ;

Quarante centimes (0' 40") de 1881 à 1893 inclusivement (sur lesquels huit centimes (0' 08") existaient déjà de 1881 à 1883 inclusivement, en vertu d'un arrêté du 6 mai 1871, et devaient rester libres de toute affectation pendant cette période triennale) ;

Vingt centimes (0' 20") de 1894 à 1900 inclusivement.

Le produit de cette imposition, évalué à un million trente-six mille francs (1,036,000') environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement, en principal et intérêts, de la fraction d'emprunt de sept cent mille francs (700,000') à la charge de la ville.

5. Sont déclarées d'utilité publique, à Châteauroux, la construction d'un abattoir et la création de deux voies destinées à en faciliter l'accès et à en dégager les abords.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir des sieurs *Ganard*, *Berthelot* et autres, soit à l'amiable, au prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, diverses parcelles de terrain contenant un hectare soixante-huit ares trente-deux centiares et estimées dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-dix-sept francs (19,297'), telles, au surplus, qu'elles sont désignées au plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Le paiement de ces acquisitions et des travaux qui s'y rattachent sera couvert au moyen d'un prélèvement sur l'emprunt ci-dessus autorisé.

6. La somme de neuf cent mille francs (900,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent mille francs (300,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

5. La somme de trois cent vingt-cinq mille francs (325,000^f) versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, cent cinq mille francs (105,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, cent dix mille francs (110,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, cent dix mille francs (110,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHAUBAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3770. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Brieuc, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 24 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, trois centimes (0^e 03^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de vingt-quatre mille francs (24,000^e) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, au remboursement, en principal et intérêts, de la portion de l'emprunt à sa charge.

5. La somme de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000^e), montant de l'avance à faire à l'État, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir : Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trente mille francs (30,000^e) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^e) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^e).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{re} E. DE CUSSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3-784. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Auxonne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auxonne (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville

dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Auxonne (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), savoir :

1° A titre de subside, cent mille francs (100,000^f), remboursables en treize ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, cent cinquante mille francs (150,000^f), qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Auxonne est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant treize ans, à partir de 1875, vingt-quatre centimes (0^f 24^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent cinquante-six mille francs (156,000^f) environ, tant pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de cent mille francs (100,000^f), que pour acquitter, au besoin, la différence entre les intérêts à servir aux prêteurs de l'avance de cent cinquante mille francs (150,000^f) et le montant des annuités remboursées par l'Etat.

5. La somme de cent cinquante mille francs (150,000^f), montant de l'avance à faire à l'Etat par la ville d'Auxonne, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante mille francs (50,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE GISSET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3785. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Besançon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Besançon (Doubs), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Besançon (Doubs) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de neuf cent soixante mille francs (960,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de neuf cent soixante mille francs (960,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Besançon, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent vingt mille francs (320,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent vingt mille francs (320,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent vingt mille francs (320,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^{ral} E. DE CUSSEY.

Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TORRE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3786. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Moulins, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Moulins (Allier), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Moulins (Allier) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent trente-trois mille francs (333,000^f), savoir :

A titre de subside, soixante-huit mille francs (68,000'), remboursables en douze années, à partir de 1875;

A titre d'avance, deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, quatre centimes (0' 04") au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000') environ, pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de soixante-huit mille francs (68,000').

5. La somme de deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Moulins, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-dix mille francs (90,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-dix mille francs (90,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3787. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Bourges, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bourges (Cher), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Bourges (Cher) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et moyennant un taux d'intérêt, qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de huit cent mille francs (800,000'), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de huit cent mille francs (800,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Bourges, sera versée à la caisse du receveur des finances après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances son

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR

Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3788. — **DÉCRET** qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Dijon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dijon (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Dijon (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent mille francs (300,000^f), qui lui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent mille francs (300,000^f), montant des

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3782. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châteauroux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Châteauroux (Indre), des 10 février et 21 juin 1873;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 26, 27 et 28 mai 1873;

L'avis du commissaire enquêteur;

Celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le décret du 1^{er} août 1864;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteauroux (Indre), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châteauroux (Indre) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million six cent mille francs (1,600,000^f), savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui n'excède pas six pour cent, sept cent mille francs (700,000^f), remboursables en vingt ans, à partir de 1881;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, neuf cent mille francs (900,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Châteauroux est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt-six ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Vingt centimes (0' 20") de 1875 à 1880 inclusivement ;

Quarante centimes (0' 40") de 1881 à 1893 inclusivement (sur lesquels huit centimes (0' 08") existaient déjà de 1881 à 1883 inclusivement, en vertu d'un arrêté du 6 mai 1871, et devaient rester libres de toute affectation pendant cette période triennale) ;

Vingt centimes (0' 20") de 1894 à 1900 inclusivement.

Le produit de cette imposition, évalué à un million trente-six mille francs (1,036,000') environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement, en principal et intérêts, de la fraction d'emprunt de sept cent mille francs (700,000') à la charge de la ville.

5. Sont déclarées d'utilité publique, à Châteauroux, la construction d'un abattoir et la création de deux voies destinées à en faciliter l'accès et à en dégager les abords.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir des sieurs *Gan-jard, Berthelot* et autres, soit à l'amiable, au prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, diverses parcelles de terrain contenant un hectare soixante-huit ares trente-deux centiares et estimées dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-dix-sept francs (19,297'), telles, au surplus, qu'elles sont désignées au plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Le paiement de ces acquisitions et des travaux qui s'y rattachent sera couvert au moyen d'un prélèvement sur l'emprunt ci-dessus autorisé.

6. La somme de neuf cent mille francs (900,000'), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent mille francs (300,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent mille francs (300,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, * l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAT LA TOUL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3783. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Tulle, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tulle (Corrèze), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Tulle (Corrèze) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de cent quinze mille francs (115,000'), savoir :

A titre de subside, vingt-cinq mille francs (25,000') ;

A titre d'avance, quatre-vingt-quinze mille francs (95,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, trois centimes (0^o03^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de vingt-quatre mille francs (24,000^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, au remboursement, en principal et intérêts, de la portion de l'emprunt à sa charge.

5. La somme de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000^f), montant de l'avance à faire à l'État, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trente mille francs (30,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3784. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Auxonne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auxonne (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville

dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Auxonne (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), savoir :

1° A titre de subside, cent mille francs (100,000^f), remboursables en treize ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, cent cinquante mille francs (150,000^f), qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre; ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Auxonne est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant treize ans, à partir de 1875, vingt-quatre centimes (0^f 24^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent cinquante-six mille francs (156,000^f) environ, tant pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de cent mille francs (100,000^f), que pour acquitter, au besoin, la différence entre les intérêts à servir aux prêteurs de l'avance de cent cinquante mille francs (150,000^f) et le montant des annuités remboursées par l'Etat.

5. La somme de cent cinquante mille francs (150,000^f), montant de l'avance à faire à l'Etat par la ville d'Auxonne, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante mille francs (50,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODÉT.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE GISSET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3785. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Besançon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Besançon (Doubs), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Besançon (Doubs) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de neuf cent soixante mille francs (960,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de neuf cent soixante mille francs (960,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Besançon, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent vingt mille francs (320,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent vingt mille francs (320,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent vingt mille francs (320,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3786. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Moulins, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Moulins (Allier), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Moulins (Allier) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent trente-trois mille francs (333,000'), savoir :

A titre de subside, soixante-huit mille francs (68,000'), remboursables en douze années, à partir de 1875;

A titre d'avance, deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, quatre centimes (0^e 04^e) au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000') environ, pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de soixante-huit mille francs (68,000').

5. La somme de deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Moulins, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-dix mille francs (90,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-dix mille francs (90,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3782. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châteauroux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Châteauroux (Indre), des 10 mai 1873 et 21 juin 1873;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 26, 27 et 28 mai 1873;

L'avis du commissaire enquêteur;

Celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le décret du 1^{er} août 1864;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la Guerre et le maire de Châteauroux (Indre), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châteauroux (Indre) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million six cent mille francs (1,600,000^f), savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui n'excède pas six pour cent, sept cent mille francs (700,000^f), remboursables en vingt ans, à partir de 1881;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, neuf cent mille francs (900,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent
à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
MATHIEU-BODET,
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

38. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de guerre et le Maire de Dijon, et relative à l'extension du Casernement dans la ville.*

Du 27 Novembre 1874.

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de

Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dijon (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville pour la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

La ville de Dijon (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent mille francs (300,000^f), qui lui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi sur la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent mille francs (300,000^f), montant des

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3782. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châteauroux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Châteauroux (Indre), des 10 février et 21 juin 1873;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 26, 27 et 28 mai 1873;

L'avis du commissaire enquêteur;

Celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835⁽¹⁾ et la loi du 3 mai 1841;

Le décret du 1^{er} août 1864;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châteauroux (Indre), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châteauroux (Indre) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter une somme de un million six cent mille francs (1,600,000^f), savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui n'excède pas six pour cent, sept cent mille francs (700,000^f), remboursables en vingt ans, à partir de 1881;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, neuf cent mille francs (900,000^f), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

⁽¹⁾ IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville de Châteauroux est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt-six ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

Vingt centimes (0^e 20^e) de 1875 à 1880 inclusivement ;

Quarante centimes (0^e 40^e) de 1881 à 1893 inclusivement (sur lesquels huit centimes (0^e 08^e) existaient déjà de 1881 à 1883 inclusivement, en vertu d'un arrêté du 6 mai 1871, et devaient rester libres de toute affectation pendant cette période triennale) ;

Vingt centimes (0^e 20^e) de 1894 à 1900 inclusivement.

Le produit de cette imposition, évalué à un million trente-six mille francs (1,036,000^f) environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement, en principal et intérêts, de la fraction d'emprunt de sept cent mille francs (700,000^f) à la charge de la ville.

5. Sont déclarées d'utilité publique, à Châteauroux, la construction d'un abattoir et la création de deux voies destinées à en faciliter l'accès et à en dégager les abords.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir des sieurs *Gan-jard, Berthelot* et autres, soit à l'amiable, au prix fixé d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai 1841, diverses parcelles de terrain contenant un hectare soixante-huit ares trente-trois centiares et estimées dix-neuf mille deux cent quatre-vingt-dix-sept francs (19,297^f), telles, au surplus, qu'elles sont désignées au plan qui a servi de base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Le paiement de ces acquisitions et des travaux qui s'y rattachent sera couvert au moyen d'un prélèvement sur l'emprunt ci-dessus autorisé.

6. La somme de neuf cent mille francs (900,000^f), montant de l'avance, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent mille francs (300,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent mille francs (300,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent mille francs (300,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3783. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Tulle, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 26 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Tulle (Corrèze), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Tulle (Corrèze) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de cent quinze mille francs (115,000'), savoir :

A titre de subside, vingt-cinq mille francs (25,000') ;

A titre d'avance, quatre-vingt-quinze mille francs (95,000').

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, trois centimes (0^e 03^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de vingt-quatre mille francs (24,000^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, au remboursement, en principal et intérêts, de la portion de l'emprunt à sa charge.

5. La somme de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000^f), montant de l'avance à faire à l'État, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trente mille francs (30,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trente-deux mille cinq cents francs (32,500^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 26 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3784. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Auxonne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée ;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Auxonne (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville

dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Auxonne (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder six pour cent, une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000^f), savoir :

1° A titre de subside, cent mille francs (100,000^f), remboursables en treize ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, cent cinquante mille francs (150,000^f), qui seront remboursés par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre; ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Auxonne est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant treize ans, à partir de 1875, vingt-quatre centimes (0^f 24^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent cinquante-six mille francs (156,000^f) environ, tant pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de cent mille francs (100,000^f), que pour acquitter, au besoin, la différence entre les intérêts à servir aux prêteurs de l'avance de cent cinquante mille francs (150,000^f) et le montant des annuités remboursées par l'Etat.

5. La somme de cent cinquante mille francs (150,000^f), montant de l'avance à faire à l'Etat par la ville d'Auxonne, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cinquante mille francs (50,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante mille francs (50,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE GISSET.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3785. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Besançon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Besançon (Doubs), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Besançon (Doubs) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de neuf cent soixante mille francs (960,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de neuf cent soixante mille francs (960,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Besançon, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent vingt mille francs (320,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent vingt mille francs (320,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent vingt mille francs (320,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^e E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^e DE CHABAUD LA TOUL.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3786. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Moulins, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Moulins (Allier), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Moulins (Allier) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent trente-trois mille francs 333,000^f), savoir :

A titre de subside, soixante-huit mille francs (68,000'), remboursables en douze années, à partir de 1875;

A titre d'avance, deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), qui seront remboursés par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, quatre centimes (0^e 04^e) au principal les quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de quatre-vingt-quinze mille francs (95,000') environ, pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de soixante-huit mille francs (68,000').

5. La somme de deux cent soixante-cinq mille francs (265,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Moulins, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, quatre-vingt-dix mille francs (90,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, quatre-vingt-dix mille francs (90,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^d DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^d E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3787. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Bourges, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bourges (Cher), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Bourges (Cher) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et moyennant un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de huit cent mille francs (800,000'), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de huit cent mille francs (800,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Bourges, sera versée à la caisse du receveur des finances après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances son

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR

Signé G^r E. DE CISSEY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3788. — **DÉCRET** qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Dijon, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 27 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Dijon (Côte-d'Or), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Dijon (Côte-d'Or) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent mille francs (300,000^f), qui lui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois cent mille francs (300,000^f), montant des

avances à faire à l'État par la ville de Dijon, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1873, cent mille francs (100,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1874, cent mille francs (100,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent mille francs (100,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 27 Novembre 1874.

Signé M^d DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^d E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^d DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3789. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Préfet du Cher, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du Casernement.*

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Vu la loi du 10 août 1871, article 40;

Vu la délibération du conseil général du Cher, en date du 26 octobre 1874;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le préfet du Cher, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. L'emprunt de deux millions six cent mille francs (2,600,000^f) à réaliser par le département du Cher pour le paiement de l'avance consentie à l'État sera exempt des droits de timbre. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi du 4 août 1874 que du présent décret.

3. La somme de deux millions six cent mille francs (2,600,000^f) sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Trois cent mille francs (300,000^f) au plus tard le 31 mars 1875;

Un million cent cinquante mille francs (1,150,000^f) un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876;

Un million cent cinquante mille francs (1,150,000^f) un an après le second versement, et au plus tard le 31 mars 1877.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

4. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3790. — *DÉCRET qui approuve un Échange d'immeubles entre la ville de Belfort et le Génie militaire.*

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Est approuvé, sous la réserve de l'accomplissement des formalités hypothécaires destinées à sauvegarder les droits de l'État,

l'échange d'immeubles intervenu entre la ville de Belfort et le g^{ie} militaire, suivant les indications et descriptions de la convention et des plans ci-annexés.

2. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3791. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Castelnaudary; et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Castelnaudary (Aude), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Castelnaudary (Aude) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, savoir :

1^o A titre de subside, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser, tous frais compris, six francs vingt centimes pour cent, une somme de deux cent soixante-dix mille francs (270,000^f), remboursable en vingt-cinq ans;

2^o A titre d'avance, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de cinq cent quarante mille francs (540,000^f), qui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de ré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date ant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant vingt-cinq ans, à partir de 1875, huit centimes, et demi (0^o085) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant apporter une somme totale de deux cent dix-huit mille sept cent soixante-quinze francs (218,775⁴) environ, pour servir, avec un prélèvement sur les revenus, au remboursement, en principal, intérêts et frais, de l'emprunt de deux cent soixante-dix mille francs (270,000⁴).

5. La somme de cinq cent quarante mille francs (540,000⁴), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Castelnaudary, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent quatre-vingt mille francs (180,000⁴).

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent quatre-vingt mille francs (180,000⁴);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent quatre-vingt mille francs (180,000⁴).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAG MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^e DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^e E. DE CISSY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3790. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Falaise, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Les délibérations du conseil municipal de Falaise (Calvados), des 13 février, 9 avril, 9 mai, 18 juin, 25 juillet et 30 septembre 1874;

Le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé, les 15, 16 et 17 octobre 1874;

L'avis du commissaire enquêteur, celui du préfet et les autres pièces de l'affaire;

L'ordonnance du 23 août 1835 ⁽¹⁾;

La loi du 3 mai 1841;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Falaise (Calvados), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Falaise (Calvados) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder tous frais compris, six francs vingt centimes pour cent, une somme de trois cent trente mille francs (330,000'), remboursable en trente ans;

2° A titre d'avance, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000'), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant trente ans, à partir de 1875, dix-huit centimes (0^e 18^e) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cinq cent soixante-quinze mille francs (575,000') environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, à rembourser l'emprunt

⁽¹⁾ 1^{re} série, 2^e partie, 1^{re} section, Bull. 378, n° 5906.

trois cent trente mille francs (330,000') en principal, intérêts et
ais.

5. Sont déclarés d'utilité publique, dans la ville de Falaise (Cal-
dos), la construction d'une nouvelle caserne et la création de voies
accès pour le dégagement de ses abords, l'établissement d'un
camp de manœuvres avec jardin et d'un champ de tir.

En conséquence, cette ville est autorisée à acquérir des sieurs
Espin, Lecornu, Lecour-Bisson et autres, soit à l'amiable, au prix
établi d'après une expertise contradictoire, soit, s'il y a lieu, par voie
expropriation, conformément aux prescriptions de la loi du 3 mai
1841, diverses parcelles de terrain contenant ensemble douze hec-
tres huit ares soixante-quatre centiares et estimées cinquante-sept
mille cent vingt-sept francs vingt-quatre centimes (57,127' 24'),
lesquelles, au surplus, qu'elles sont désignées aux plans qui ont servi de
base à l'enquête mentionnée ci-dessus.

Il sera pourvu au paiement de ces acquisitions au moyen d'un
relèvement sur le produit de l'emprunt de trois cent trente mille
francs (330,000') autorisé par l'article 2 du présent décret.

6. La somme de deux cent cinquante mille francs (250,000'),
montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Falaise, sera
versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés
chaque année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars
1875, quatre-vingt mille francs (80,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars
1876, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars
1877, quatre-vingt-cinq mille francs (85,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux
maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements,
l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq
pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités
payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont
chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent
décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Ministre de la guerre,

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

Signé G^r E. DE CUSSEY.

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Marmande (Lot-et-Garonne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Marmande (Lot-et-Garonne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables en douze années, une somme de cinq cent mille francs (500,000^f), savoir :

A titre de subside, cent vingt mille francs (120,000^f);

A titre d'avance, trois cent quatre-vingt mille francs (380,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant quatorze ans, à partir de 1875, quinze centimes (0^e 15^e) additionnels au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent cinquante mille francs (150,000^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, au remboursement, en principal et intérêts, de la fraction de l'emprunt à sa charge, soit cent vingt mille francs (120,000^f).

5. La somme de trois cent quatre-vingt mille francs (380,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Marmande, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent vingt-cinq mille francs (125,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente mille francs (130,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements.

et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Le Ministre de l'intérieur,

Signé MATHIEU-BODET.

Signé G^r E. DE CISSRY.

Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3795. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Mirande, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 28 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Mirande (Gers), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Mirande (Gers) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent et par termes remboursables dans un délai de douze années, une somme de trois cent soixante mille francs (360,000^f), savoir :

« A titre de subside, cent quatre-vingt-dix mille francs (190,000^f);

A titre d'avance, cent soixante-dix mille francs (170,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de

gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, vingt centimes (0'20') additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de quarante-sept mille cinq cents francs (47,500) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus, à rembourser, en principal et intérêts, la fraction de l'emprunt qui représente le montant des subsides, soit cent quatre-vingt-dix mille francs (190,000').

5. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement, la perception de l'octroi de Mirande s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

6. La somme de cent soixante-dix mille francs (170,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Mirande, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cinquante-cinq mille francs (55,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cinquante-sept mille cinq cents francs (57,500') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cinquante-sept mille cinq cents francs (57,500').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 28 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MARTHEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3796. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Préfet de l'Aube, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du Casernement.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Vu la loi du 10 août 1871, article 40;

Vu la délibération du conseil général de l'Aube, en date du 28 octobre 1874;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le préfet de l'Aube, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. L'emprunt de cent cinquante mille francs (150,000^f) à réaliser par le département de l'Aube pour le paiement de l'avance consentie à l'Etat sera exempt des droits de timbre. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi du 4 août 1874 que du présent décret.

3. La somme de cent cinquante mille francs (150,000^f) sera versée à la caisse du receveur des finances dans le courant de 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

4. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU BOBET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSET.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3797. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Préfet du Morbihan, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du Casernement.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Vu la loi du 10 août 1871, article 40;

Vu la délibération du conseil général du Morbihan, en date du 27 octobre 1874;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le préfet du Morbihan, et relative au concours du département dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. L'emprunt de six cent quarante-cinq mille francs (645,000) à réaliser par le département du Morbihan pour le paiement de l'avance consentie à l'État, sera exempt des droits de timbre. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres émettre, ainsi que la date tant de la loi du 4 août 1874 que du présent décret.

3. La somme de six cent quarante-cinq mille francs (645,000) sera versée à la caisse du receveur des finances au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

4. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA ROSIERE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

13798. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Bellac, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bellac (Haute-Vienne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Bellac (Haute-Vienne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1^o A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq et demi pour cent, une somme de deux cent mille francs (200,000^f), remboursable en quarante années sur ses revenus ordinaires qu'extraordinaires ;

2^o A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de deux cent mille francs (200,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'Intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. Sont prorogés jusqu'au 31 décembre 1914 inclusivement les tarifs et règlements ci-annexés de l'octroi de Bellac.

Pendant la même période et à partir de la promulgation du présent décret, les surtaxes suivantes seront perçues audit octroi, savoir :

Vins en cercles et en bouteilles, par hectolitre.....	0' 95
Alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs	
et fruits à l'eau-de-vie, par hectolitre.....	2 00
Absinthe (volume total), par hectolitre.....	2 00

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc (1') par hectolitre sur les vins et de six francs (6') par hectolitre sur les alcools, établis en principal.

5. La somme de deux cent mille francs (200,000'), montant des avances à faire à l'État par la ville de Bellac, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mai 1875, soixante-cinq mille francs (65,000');
 Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mai 1876, soixante-cinq mille francs (65,000');
 Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, soixante-dix mille francs (70,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^e DE MAC MAHON

Le Ministre des finances,
 Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
 Ministre de la guerre,
 Signé G^e E. DE CUSSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
 Signé G^e DE CHABAUD LA TOURNAI.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3799. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Belley, et relative à l'extension du Casernement de cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRET.

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Belley (Ain), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Belley (Ain) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq et demi pour cent, une somme de quatre-vingt-dix-huit mille francs (98,000'), remboursable en trente années;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de quatre cent quarante-deux mille francs (442,000'), qui lui sera remboursée par l'Etat aux conditions à après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date antérieure de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant trente ans, à partir de 1875, dix centimes (0' 10") additionnels au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de cent mille quatre cent quarante francs (100,440') environ, pour servir, avec un prélèvement sur les revenus ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement de l'emprunt de quatre-vingt-dix-huit mille francs (98,000') en principal et intérêts.

5. Sont prorogés jusqu'au 31 décembre 1904 les tarifs et règlements annexés pour la perception de l'octroi de Belley.

Sont autorisées jusqu'au 31 décembre 1879 :

1° La perception d'une surtaxe de cinquante centimes (0' 50") par hectolitre sur les vins. Cette surtaxe est indépendante du droit de quatre-vingts centimes (0' 80") en principal;

2° La perception de taxes extraordinaires de un franc cinquante centimes (1' 50") par hectolitre de bière; de un franc trente-quatre centimes (1' 34") par cent kilogrammes de bœufs, vaches et génisses; de deux francs (2') par cent kilogrammes de viandes dépecées, et de un franc (1') par tête de porc.

6. La somme de quatre cent quarante-deux mille francs (442,000')

montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Belley, sera versé à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent quarante-cinq mille francs (145,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent quarante-sept mille francs (147,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent cinquante mille francs (150,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

*Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,*
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAT LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:

N° 3800. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire du Blanc, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement autorisée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire du Blanc (Indre), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville du Blanc (Indre) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter :

1° A titre de subside, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder,

us frais compris, six francs vingt centimes pour cent, une somme de trois cent quarante-trois mille francs (343,000^f), remboursable en cinquante années;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder 80 pour cent, une somme de deux cent vingt-cinq mille francs (225,000^f), qui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, aux conditions de ces établissements.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant cinquante ans, à partir de 1875, et par addition au principal de ses quatre contributions directes, savoir :

1° De 1875 à 1880 inclusivement, trente centimes (0^f 30^c);

2° De 1881 à 1883 inclusivement, quarante-quatre centimes (0^f 44^c);

3° De 1884 à 1924 inclusivement, soixante centimes (0^f 60^c).

Le produit de cette imposition, devant s'élever à un million sixante mille francs (1,060,000^f) environ, servira, avec un prélèvement sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement de l'emprunt de trois cent quarante-trois mille francs (343,000^f) en principal, intérêts et frais.

5. A partir de la promulgation du présent décret et jusqu'au 1^{er} décembre 1884, la perception de l'octroi de la ville du Blanc s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant la même période, il sera établi les surtaxes suivantes, savoir :

1° Quarante-cinq centimes (0^f 45^c) par hectolitre de vin;

2° Quatre francs (4^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe;

3° Quatre francs (4^f) par cent kilogrammes d'huiles de toute espèce (les huiles minérales exceptées).

Ces surtaxes sont indépendantes des droits de quatre-vingts centimes (0^f 80^c) par hectolitre de vin, de six francs (6^f) par hectolitre d'alcool et de six francs (6^f) par cent kilogrammes d'huile, établis en principal.

6. La somme de deux cent vingt-cinq mille francs (225,000^f),

montant de l'avance à faire à l'État par la ville du Blanc, sera versé à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, soixante-quinze mille francs (75,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, soixante-quinze mille francs (75,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, soixante-quinze mille francs (75,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY,

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA MOTTE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3801. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Bordeaux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Bordeaux (Gironde), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Bordeaux (Gironde) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois millions trois cent quarante

aux mille francs (3,342,000'), à valoir sur la somme de quatre millions cinquante mille francs (4,050,000') qu'elle s'est engagée à avancer à l'État et qui lui sera remboursée aux conditions ci-après terminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée sur le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de trois millions trois cent quarante-deux mille francs (3,342,000'), montant de la première portion de l'avance à faire à l'État par la ville de Bordeaux, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, un million trois cent cinquante mille francs (1,350,000');

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, un million trois cent cinquante mille francs (1,350,000');

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, six cent quarante-deux mille francs (642,000').

Les sommes versées, à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSKY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3802. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Châlons-sur-Marne, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Châlons-sur-Marne (Marne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Châlons-sur-Marne (Marne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne peut excéder cinq pour cent, une somme de deux millions six cent mille francs (2,600,000^f), remboursable en onze années, à partir de 1880, savoir :

1° A titre de subside, six cent mille francs (600,000^f) sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

2° A titre d'avance, deux millions (2,000,000^f) sur les fonds de l'État, aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir de la date du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1889 inclusivement, la perception de l'octroi établi dans la commune de Châlons-sur-Marne s'effectuera conformément aux tarifs réglementés ci-annexés.

Sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1889 également les sur-

sur les vins et les alcools établies jusqu'au 31 décembre 1884 par la loi du 21 décembre 1872.

Toutefois, depuis la promulgation du décret du 31 décembre 1872⁽¹⁾ et du dernier état de recensement de la population, la ville de Châlons ayant changé de classe pour la perception du droit d'en-
cise, le taux des surtaxes doit être modifié de la manière suivante :

Jusqu'au 31 décembre 1889 inclusivement, sont établies dans la commune de Châlons les surtaxes ci-après :

Cinquante-six centimes (0^f 56^c) par hectolitre sur les vins;

Un franc (1^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, liqueurs et fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre d'absinthe.

Sont également autorisées, jusqu'à la même époque, des surtaxes de dix francs soixante centimes (10^f 60^c) par cent kilogrammes d'huile d'olive et de vingt centimes (0^f 20^c) par cent kilogrammes des autres huiles végétales et animales.

Ces surtaxes sont indépendantes du droit de deux francs (2^f) par hectolitre sur les vins et de quinze francs (15^f) par hectolitre sur les alcools, et du droit de sept francs (7^f) par cent kilogrammes sur les huiles de toute espèce, à l'exception des huiles minérales, établis en principal.

5. La somme de deux millions (2,000,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Châlons-sur-Marne, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, six cent soixante mille francs (660,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, six cent soixante-dix mille francs (670,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, six cent soixante-dix mille francs (670,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour les trois versements réunis, en onze annuités payables par termes semestriels, à partir de 1879.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHAUBAUD LA TOUR.

⁽¹⁾ Bull. 114, n° 1562.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3803. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Chaumont, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Chaumont (Haute-Marne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Chaumont (Haute-Marne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, savoir :

1° A titre de subside, et à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de trois cent cinquante mille francs (350,000^f), remboursable en dix-huit ans, à partir de 1875, sur les revenus tant ordinaires qu'extraordinaires;

2° A titre d'avance, et à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de un million (1,000,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. Est prorogée jusqu'au 31 décembre 1879 inclusivement la perception de l'octroi de Chaumont, qui, à partir de la promulgation du présent décret, aura lieu conformément aux tarifs et règlements annexés.

Pendant la même période, est autorisée la perception des surtaxes de quatre-vingts centimes (0^f 80^c) par hectolitre de vin et un franc (1^f) par hectolitre d'alcool pur contenu dans les eaux-de-vie et esprits, les liqueurs et les fruits à l'eau-de-vie, et par hectolitre

l'absinthe. Ces surtaxes sont indépendantes des droits de un franc vingt centimes (1^r 20^e) sur les vins et de neuf francs (9^f) sur les alcools, perçus en principal.

5. Les frais de casernement à payer par la ville de Chaumont, en exécution de l'article 10 de l'ordonnance royale du 5 août 1818 ⁽¹⁾, ont fixés, à titre d'abonnement, à la somme annuelle de cinq cents francs (500^f).

La durée de cet abonnement sera de cinq ans, à partir du jour de l'occupation de la nouvelle caserne.

6. La somme de un million (1,000,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Chaumont, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent trente mille francs (330,000^f) ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent trente-cinq mille francs (335,000^f) ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, trois cent trente-cinq mille francs (335,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités égales par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Ministre des finances,
M^{re} MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{re} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{re} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

1804. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Épernay, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

et la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la Marne et le maire d'Épernay (Marne), et relative au concours de la ville de la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Épernay (Marne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, savoir :

1^o A titre de subside, et moyennant un taux d'intérêt qui ne peut excéder cinq pour cent, une somme de deux cent soixante-cinq mille francs (265,000^f), remboursable en neuf ans, à partir de 1874.

2^o A titre d'avance, et moyennant un taux d'intérêt qui ne peut dépasser cinq pour cent, une somme de trois cent trente-cinq mille francs (335,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

La ville est autorisée à prendre à sa charge, tant pour le subside que pour l'avance, le montant de l'impôt sur le revenu et des droits de transmission établis par les lois sur les valeurs mobilières. Toutefois, il ne pourra en résulter pour la caisse municipale une dépense de plus de un demi pour cent et par an du capital emprunté.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La ville d'Épernay est autorisée à affecter au remboursement de l'emprunt de deux cent soixante-cinq mille francs (265,000^f), concurremment avec un prélèvement sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, l'imposition extraordinaire de vingt centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, autorisée par la loi du 27 juillet 1872 pour vingt-deux ans, à partir de 1873, et disponible à partir de 1886.

5. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1895 inclusivement, la perception de l'octroi d'Épernay aura lieu conformément aux tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant la même période, est autorisée au même octroi la perception d'une surtaxe de six francs (6^f) par cent kilogrammes sur les huiles d'olive. Cette surtaxe est indépendante du droit de sept francs (7^f) perçu en principal sur le même article,

6. La somme de trois cent trente-cinq mille francs (335,000'), tant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Épernay, sera versée à la caisse du receveur des finances après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à compter de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

7. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
G^r MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^r E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^r DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

3805. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire d'Évreux, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire d'Évreux (Eure), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville d'Évreux (Eure) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance à l'État, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de cinq cent mille francs (500,000'), qui lui sera remboursée aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer à gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. Les frais de casernement à payer par la ville d'Évreux, en exécution de l'article 10 de l'ordonnance royale du 5 août 1818⁽¹⁾, sont fixés, à titre d'abonnement, à la somme annuelle de quinze cent francs (1,500').

La durée de cet abonnement sera de douze ans, à partir du 1^{er} janvier 1875.

5. La somme de cinq cent mille francs (500,000'), montant de l'avance à faire à l'État par la ville d'Évreux, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent soixante-cinq mille francs (165,000') ;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent soixante-sept mille cinq cents francs (167,500') ;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent soixante-sept mille cinq cents francs (167,500') ;

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^r DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N^o 3806. — DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Guingamp, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

(1) VII^e série, Bull. 230, n^o 4755.

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Guingamp (Côtes-du-Nord), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Guingamp (Côtes-du-Nord) est autorisée, pour rembourser ses engagements, à emprunter, savoir :

1° A titre de subside, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq et demi pour cent, une somme de deux cent mille francs (200,000^f), remboursable sur ses revenus, en trente ans, à partir de 1875;

2° A titre d'avance, et moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de un million (1,000,000^f), qui lui sera remboursée par l'État aux conditions ci-après déterminées.

Ces emprunts pourront être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Lesdits emprunts seront exempts des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. A partir du 1^{er} janvier 1875 et jusqu'au 31 décembre 1904, la perception de l'octroi de Guingamp s'effectuera conformément aux tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant la même période, il sera perçu une surtaxe de cinq francs (5^f) par cent kilogrammes sur les huiles à manger de toute espèce. Cette surtaxe est indépendante du droit de six francs (6^f) perçu en principal sur les mêmes huiles.

5. La somme de un million (1,000,000^f), montant de l'avance à faire à l'État par la ville de Guingamp, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, trois cent trente mille francs (330,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, trois cent trente-cinq mille francs (335,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mai 1877, trois cent trente-cinq mille francs (335,000').

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-RODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOULLE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3807. — DÉCRET qui approuve les Conventions passées entre le département de la Guerre et le Maire du Mans, et relatives à l'extension du Casernement dans cette ville.

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Les conventions passées entre le département de la guerre et le maire du Mans (Sarthe), et relatives au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, sont définitivement approuvées.

Un exemplaire de ces actes restera annexé au présent décret.

2. La ville du Mans (Sarthe) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra excéder cinq pour cent, une somme de un million deux cent soixante et un mille francs (1,261,000'), remboursable en douze ans, savoir :

A titre de subside, six cent quinze mille francs (615,000') ;

A titre d'avance, six cent quarante-six mille francs (646,000').

Elle reste devoir :

Sept cent trente-cinq mille francs (735,000'), sous la forme de subside ;

Un million quatre cent dix-sept mille francs (1,417,000^f), sous la forme d'avance.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant douze ans, à partir de 1875, douze centimes (0^e 12^e) additionnels au principal des quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de huit cent cinquante mille francs (850,000^f) environ, pour le remboursement, en principal et intérêts, du subside de six cent quinze mille francs (615,000^f).

5. La somme de six cent quarante-six mille francs (646,000^f), montant de la première partie de l'avance à faire à l'État par la ville du Mans, sera versée à la caisse du receveur des finances après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875.

Cette somme portera intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque du versement, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué en douze annuités payables par termes semestriels.

6. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,

Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,

Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,

Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3808. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Saint-Quentin, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu.

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la guerre et le maire de Saint-Quentin (Aisne), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est définitivement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Saint-Quentin (Aisne) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, par termes remboursables en douze années et moyennant un taux d'intérêt qui n'excède pas cinq pour cent, une somme de un million quatre cent mille francs (1,400,000^f), savoir :

1° A titre de subside, cinq cent mille francs (500,000^f);

2° A titre d'avance, neuf cent mille francs (900,000^f).

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi à la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La même ville est autorisée à s'imposer extraordinairement pendant quatre ans, à partir de 1885, dix centimes (0^f 10^c) additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant rapporter une somme totale de deux cent mille francs (200,000^f) environ, pour servir, avec un prélèvement sur ses revenus tant ordinaires qu'extraordinaires, au remboursement du capital de cinq cent mille francs (500,000^f) et au service des intérêts de cette somme de 1885 à 1888.

5. A partir de la date du présent décret et jusqu'au 31 décembre 1888 inclusivement, la perception de l'octroi de Saint-Quentin s'effectuera d'après les tarifs et règlements ci-annexés.

Pendant la même période, il sera perçu une surtaxe de sept francs (7^f) par cent kilogrammes sur les huiles d'olive. Cette surtaxe est indépendante du droit de huit francs (8^f) perçu en principal.

6. Les frais de casernement à payer par la ville de Saint-Quentin, en exécution de l'article 10 de l'ordonnance royale du 5 août 1818⁽¹⁾.

(1) VII^e série, Bull. 230, n° 4755.

sont fixés, à titre d'abonnement, à la somme annuelle de cinq mille francs (5,000').

La durée de cet abonnement sera de quatorze ans, à partir du 1^{er} janvier 1875.

7. La somme de un million quatre cent mille francs (1,400,000'), montant du subside et de l'avance à faire à l'État par la ville de Saint-Quentin, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent soixante-sept mille francs (167,000') sur le subside et trois cent mille francs (300,000') sur l'avance;

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent soixante-sept mille francs (167,000') sur le subside et trois cent mille francs (300,000') sur l'avance;

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent soixante-six mille francs (166,000') sur le subside et trois cent mille francs (300,000') sur l'avance.

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements, et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

8. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^l DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^l E. DE CISSEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^l DE CHABAUD LA TOUR.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 3809. — *DÉCRET qui approuve la Convention passée entre le département de la Guerre et le Maire de Troyes, et relative à l'extension du Casernement dans cette ville.*

Du 29 Novembre 1874.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu la loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée;

Le Conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. La convention passée entre le département de la Seine-et-Marne et le maire de Troyes (Aube), et relative au concours de la ville dans la dépense résultant de l'extension du casernement, est formellement approuvée.

Un exemplaire de cet acte restera annexé au présent décret.

2. La ville de Troyes (Aube) est autorisée, pour remplir ses engagements, à emprunter, à titre d'avance et à un taux d'intérêt qui pourra excéder cinq pour cent, une somme de quatre cent mille francs (400,000^f), qui sera remboursée par l'Etat aux conditions ci-après déterminées.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscriptions, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie de dépôt, soit directement à la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

3. Ledit emprunt sera exempt des droits de timbre mis par la loi sur la charge des communes. Cette exemption devra être mentionnée dans le corps même des titres à émettre, ainsi que la date tant de la loi d'autorisation du 4 août 1874 que du présent décret.

4. La somme de quatre cent mille francs (400,000^f), montant l'avance à faire à l'Etat par la ville de Troyes, sera versée à la caisse du receveur des finances en trois termes échelonnés à une année d'intervalle, savoir :

Après la réalisation de l'emprunt, et au plus tard le 31 mars 1875, cent trente mille francs (130,000^f);

Un an après le premier versement, et au plus tard le 31 mars 1876, cent trente-cinq mille francs (135,000^f);

Un an après le deuxième versement, et au plus tard le 31 mars 1877, cent trente-cinq mille francs (135,000^f).

Les sommes versées à titre d'avance porteront intérêt au taux maximum de cinq pour cent, à dater de l'époque des versements et l'amortissement, calculé également au taux maximum de cinq pour cent, sera effectué, pour chaque versement, en douze annuités payables par termes semestriels.

5. Les ministres de l'intérieur, de la guerre et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 29 Novembre 1874.

Signé M^{re} DE MAC MAHON.

Le Ministre des finances,
Signé MATHIEU-BODET.

Le Vice-Président du Conseil,
Ministre de la guerre,
Signé G^{ral} E. DE CISEY.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé G^{ral} DE CHABAT LA TOUR.

° 3810. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissaire de police de Gignac (Hérault) est étendue sur les communes de Saint-André-de-Sangonis, Montpeyroux, Saint-Paroisse, le Pouget et Saint-Jean-de-Fos.

Il est créé à Riez (Basses-Alpes) un commissariat spécial de police. (*Paris, Septembre 1874.*)

° 3811. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

La juridiction du commissaire de police de Dieu-le-Fit (Drôme) est étendue sur la commune de Montjoux.

La juridiction du commissaire de police de Chartres (Eure-et-Loir) est étendue sur les communes de Lèves, Champfol, Lucé, Gellainville, le Courtray, Luisant et Mainvilliers.

La juridiction du commissaire de police de Châteaudun (Eure-et-Loir) est étendue sur les communes de Marboué, Donnemain-Saint-Mamert, Jallans, Lutz, Chapelle-du-Noyer et Saint-Denis-les-Ponts.

La juridiction du commissaire de police de Dreux (Eure-et-Loir) est étendue sur les communes de Chérisy, Saint-Denis-de-Moronval, Vernouillet, Louvilliers-en-Drouais et Montreuil.

La juridiction du commissaire de police de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir) est étendue sur les communes de Margon, Brunelles, Champrond-en-Perchet, Trizay-Coutretot et Saint-Jean-Pierre-Fixte.

La juridiction du commissaire de police de Clermont-l'Hérault (Hérault) est étendue sur les communes de Paulhan, Saint-Félix-de-Lodez, Aspiran, Brignac, Ceyras, Nébian et Canet. (*Paris, 7 Septembre 1874.*)

° 3812. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour la construction d'un débarcadère à Pont-Augan (Morbihan), sur la rive gauche du Blavet, conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs et des avis, en date des 21 février et 25 juillet 1874, du conseil général des ponts et chaussées.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

° 3813. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la réparation du pont d'Orléans (Loiret), sur la Loire, route nationale n° 20, de Paris à Toulouse, conformément aux dispositions du projet présenté les 14 juin-4 juillet 1874.

2° La dépense, évaluée à quatre-vingt mille francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3814. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale n° 170, dans les côtes de Trémaria, de Bel-Air et de Quinquis (Finistère), suivant la direction générale figurée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

L'ordonnance royale du 22 novembre 1844, qui avait autorisé la rectification desdites côtes suivant un autre tracé que celui indiqué sur le plan précité, est rapportée.

2° La dépense, évaluée à quarante-deux mille trois cents francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la rectification des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ladite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3815. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Haute-Garonne n° 2, de Toulouse à Sorèze, dans la côte de Saint-Félix, suivant la direction générale indiquée par une teinte et des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3816. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification, entre Montbozon et Thieffrans, de la route départementale de la Haute-Saône n° 1, de Besançon aux Vosges, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge entre les points C et D d'un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont

pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3817. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Doubs n° 12, de Salins en Suisse, entre Saint-Antoine et les Hôpitaux-Neufs, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3818. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un aqueduc dans la traverse de Rosières, route départementale de la Somme n° 20, de Roye à Albert, suivant le tracé indiqué par une ligne bleue pointillée sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation. (*Versailles, 19 Septembre 1874.*)

N° 3819. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant :

La résidence du commissaire spécial de police de Fondamente (Aveyron) est transférée à Engayresque (même département).

La juridiction du commissaire de police d'Engayresque comprendra toutes les communes du canton de Sévérac, plus celle de Verrières (canton de Saint-Beauzély) et celle de Rivière (canton de Peyreleau). (*Paris, 30 Septembre 1874.*)

N° 3820. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) qui crée à Arnay-le-Duc (Côte-d'Or) un commissariat spécial de police. (*Paris, 30 Septembre 1874.*)

N° 3821. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant ce qui suit :

Il est créé à Saint-Jean-en-Royans (Drôme) un commissariat spécial de police.

La juridiction du titulaire comprendra, outre cette commune, celles de Bouvante, Saint-Laurent-en-Royans, Oriol. Rochechinard, Saint-Thomas et Léoncel. (*Paris, 30 Septembre 1874.*)

N° 3822. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction de commissaire spécial de police de Saint-Vallier (Drôme) est étendue sur la commune de Laveyron. (*Paris, 30 Septembre 1874.*)

N° 3823. — DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (contre-signé par le ministre de l'intérieur) portant que la juridiction du commissaire spécial de police de Nonancourt (Eure) est étendue sur les communes d'Acon, Breux, Courdemanche, Droisy, Illiers-l'Évêque, Madeleine-de-Nonancourt, Marcilly-la-Campagne, Mesnil-sur-l'Estrée, Moisville, Mon. Saint-Georges-sur-Eure et Saint-Germain-sur-Avre. (*Paris, 30 Septembre 1874.*)



Certifié conforme :

Versailles, le 26^r Janvier 1875,

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,

A. TAILHAND.

* Cette date est celle de la réception du Bulletin au ministère de la Justice.

On s'abonne pour le Bulletin des lois, à raison de 9 francs par an, à la caisse de l'imprimerie nationale ou chez les Receveurs des postes des départements.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TOME IX DE LA XII^e SÉRIE

DU BULLETIN DES LOIS.

PARTIE PRINCIPALE.

DEUXIÈME SEMESTRE DE 1874.

DU 1^{er} JUILLET AU 31 DÉCEMBRE 1874.

(N^{os} 215 à 240.)

A

ACADÉMIE DES INSCRIPTIONS ET BELLES-LETTRES ET DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES. Voyez *Dons et legs*.

ADJOINTS. Voyez *Maires*.

ADMINISTRATION DES POSTES. Voyez *Postes*.

ADMINISTRATIONS CENTRALES. Modification de l'organisation centrale du ministère de la guerre, B. 235, p. 754.

ALGÉRIE. Mesures à prendre en vue de prévenir les incendies dans les régions boisées de l'Algérie (loi du 17 juillet 1874), B. 215, p. 7. — Juridiction provisoire de la justice de paix de Bordj-bou-Aréridj, B. 216, p. 38. — Fixation provisoire de la juridiction du juge de paix de Milah, B. 222, p. 259. — Classes et traitements des cadis, B. 222, p. 259. — Organisation judiciaire dans la Kabylie, B. 225, p. 356; — modification, B. 230, p. 540. — Modi-

fication de la juridiction civile de divers territoires, B. 216, p. 47. — Modification des décrets des 16 octobre 1871 et 10 octobre 1872, relatifs aux concessions de terres, B. 216, p. 54. — Conditions que les habitants indigènes musulmans ou étrangers de l'Algérie doivent remplir pour être admis à l'électorat municipal, B. 227, p. 428. — Sont rendus exécutoires en Algérie les lois et décrets suivants : loi du 7 juillet 1874, relative à l'électorat municipal, B. 220, p. 195; — règlement d'administration publique du 25 juin 1874, pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un timbre ou poinçon spécial sur les marques de fabrique et de commerce, B. 220, p. 200; — loi du 30 juillet 1874, sur l'électorat municipal, et ajournement au 7 décembre de la session des

conseils généraux d'Alger, d'Oran et de Constantine, B. 226, p. 400; — loi du 30 décembre 1873, en ce qui concerne les droits de garantie des matières d'or et d'argent, B. 226, p. 401; — décret du 29 août 1874, relatif à la répression des infractions spéciales à l'indigénat, B. 226, p. 404; — et l'article 25 de la loi du 29 décembre 1873, relatif au recouvrement des amendes et condamnations pécuniaires, B. 230, p. 546. — Établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma, B. 217, p. 78. — Exécution du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur Gélyville, et approbation de la convention passée pour l'exploitation dudit chemin de fer, B. 233, p. 602. — Centimes extraordinaires à percevoir par voie d'addition au principal de l'impôt arabe, pour les dépenses relatives à la constitution et à la constatation de la propriété individuelle, B. 216, p. 50. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour des dépenses publiques, B. 226, p. 402; — et pour faire face aux dépenses de colonisation et aux frais occasionnés par le fonctionnement des commissions de séquestre, B. 228, p. 459; — d'un crédit sur l'exercice 1874, représentant une somme versée au trésor par le département de Constantine pour sa participation dans les dépenses de l'exposition permanente des produits de l'Algérie à Paris, B. 230, p. 544. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, B. 235, p. 771; — d'un autre crédit sur le même exercice, à titre de fonds de concours versés au trésor pour dépenses publiques, B. 235, p. 778. — Prohibition de l'importation en Algérie des caps de vigne, sarments ou feuilles de vigne, quelle que soit leur provenance, B. 236, p. 802. — Création d'une direc-

tion des contributions directes dans chacun des départements d'Alger, d'Oran et de Constantine, B. 237, p. 825. — Le service des prisons et établissements pénitentiaires de l'Algérie est placé sous l'autorité directe du ministre de l'intérieur, B. 237, p. 875. — Règlement général sur le service de l'assistance hospitalière en Algérie, B. 238, p. 929. — Affectation transitoire à ce service d'un dixième de l'impôt arabe, B. 238, p. 936.

ALIÉNÉS. Règlement d'administration publique sur le service des aliénés du département de la Seine, B. 228, p. 455.

ALLEMAGNE. Voyez *Protocole*.

ALLUMETTES CHIMIQUES DITES *À LUXE*. Fixation du prix de vente (décret du 30 décembre 1874), B. 238, p. 937.

AMÉLIORATION DES CANAUX, PORTS ET RIVIÈRES. Voyez *Canal de l'Est, Canaux, Navigation, Ports et Rivières*.

AMÉLIORATION DES DÉPENSES DES FRONTIÈRES DE L'EST. Loi du 17 juillet 1874, B. 217, p. 65.

AMÉRIQUE DU NORD. Voyez *Traité ANNAM (ROYAUME D')*. Voyez *Traité*.

ANNEXION DE COMMUNES. Voyez *Communes*.

ANNUITÉS. Voyez *Chemins de fer*.

APPROVISIONNEMENT DE PARIS. Voyez *Bois*.

ARCHEVÊCHÉS. Voyez *Diocèses*.

ARMÉE. Loi relative aux améliorations à apporter à la situation des sous-officiers de l'armée active (10 juillet 1874), B. 215, p. 4. — Loi du 1^{er} août 1874, relative à la conscription des chevaux, B. 218, p. 113. — Loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'armée, B. 220, p. 477. — Approbation de conventions concernant le casernement, B. 240, p. 967 à 1102. — Décret du 6 août 1874, qui détermine les régions territoriales et les subdivisions de région, B. 229, p. 477. — Modification de la com-

position territoriale de la France (décret du 10 août 1874), B. 229, p. 496. — Décret du 25 octobre 1874, concernant les exécutions militaires, B. 233, p. 632. — Modification de l'organisation de l'administration centrale du ministère de la guerre (décret du 4 octobre 1874), B. 235, p. 754. — Emplois réservés aux sous-officiers des armées de terre et de mer (décret du 28 octobre 1874), B. 235, p. 757. — Loi du 16 décembre 1874, qui modifie celle du 7 février 1851, concernant les individus nés en France d'étrangers qui eux-mêmes y sont nés, B. 239, p. 44.

ASSEMBLÉE NATIONALE. Voyez *Députés*.

ASSOCIATIONS RELIGIEUSES. Voyez *Congrégations*.

ATTERRISSEMENTS. Voyez *Domaines*.

AVERTISSEMENTS DE CONTRIBUTIONS. Chaque avertissement énoncera les proportions entre la part de la contribution revenant à l'État, celle revenant au département, la part revenant à la commune et le total de la contribution réclamée au contribuable (loi du 5 août 1874), B. 224, p. 298.

AVOÜÉS. Voyez *Offices*.

B

BACCALAURÉAT DES LETTRES. Décret relatif à l'examen du baccalauréat des lettres, B. 218, p. 138.

BAIS ET PASSAGES D'EAU. Voyez *Réages*.

BANQUE DE FRANCE. Approbation du traité passé, le 4 août 1874, entre le ministre des finances et la Banque de France (loi du 5 août 1874), B. 221, p. 213.

BANQUE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE. Autorisation de former un établissement de crédit à Nouméa, B. 229, p. 467.

BÂTIMENT À FLOT. Voyez *Ports*.

BONDS DE FASCINAGE. Décret du 10 octobre 1874, relatif à la cession des bois de fascinage par l'administration forestière au département de la guerre, B. 230, p. 539.

BONDS POUR L'APPROVISIONNEMENT DE PARIS. Cotisation à percevoir sur les trains de bois flotté pendant l'exercice 1874 (approvisionnement de Paris), B. 222, p. 257.

BONDS. Décret concernant les poisons expédiés à destination de la zone de Savoie, B. 238, p. 928.

BONDS DE LA CAISSE MUNICIPALE. Voyez *Ville de Paris*.

BONDS DE LIQUIDATION. Création

de bons de liquidation affectés au paiement des dédommements accordés aux personnes qui ont éprouvé préjudice lors des destructions opérées par le génie militaire pour les besoins de la défense nationale (loi du 28 juillet 1874), B. 221, p. 206. — Autorisation au ministre des finances de créer cinquante-deux mille bons de liquidation, conformément à ladite loi, B. 238, p. 897.

BONS DU TRÉSOR. Ceux en circulation ne pourront excéder quatre cents millions (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 309.

BORSES DE COMMERCE. Voyez *Chambres et bourses de commerce*.

BORSES DE LYCÉES ET COLLÈGES. Voyez *Lycées*.

BRESIL. Voyez *Traité*.

BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES ET DES RECETTES DE L'EXERCICE 1875 (loi du 5 août 1874), B. 224, p. 297.

BUREAU POUR LE TITRAGE DES SOIES. Approbation des statuts du bureau public établi à Saint-Etienne pour le tirage des soies et autres matières textiles, B. 226, p. 388.

BUREAUX DE DOUANES. Voyez *Douanes*.

BUREAUX DE GARANTIE. Suppression de celui établi à Épinal pour l'es-

sai et la marque des ouvrages d'or et d'argent, B. 228, p. 154

C

CADIS. Voyez *Algérie*.

CAISSE DE LA DOTATION DE L'ARMÉE. Budget de 1875, B. 224, p. 332.

CAISSE DES INVALIDES DE LA MARINE. Budget de 1875, B. 224, p. 332.

CAISSE MUNICIPALE. Voyez *Ville de Paris*.

CANAL DE L'EST. Décret du 18 octobre 1874, qui ouvre un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal, autorisé par la loi du 24 mars 1874, insérée au Bulletin 190, XII^e série, B. 233, p. 630.

CANAUX. Établissement d'un canal de secours, dérivé du Verdon, destiné à compléter l'alimentation du canal de Pontoise, en cas d'insuffisance des eaux du Colostre, communes de Gréoux (Basses-Alpes) et de Vinon (Var), B. 219, p. 166. — Loi relative à la déclaration d'utilité publique et à la concession d'un canal d'irrigation dérivé de la rivière de la Bourne, dans le département de la Drôme (21 mai 1874), B. 231, p. 549. — Établissement d'un canal d'irrigation à dériver de la Vanera, sur le territoire des communes de Valcebollère et d'Osséja (Pyrénées-Orientales), B. 232, p. 598.

CANTONS. Loi du 23 décembre 1874, qui modifie la circonscription territoriale des cantons de Chamoux, de la Rochette et d'Aiguebelle (Savoie), B. 239, p. 955.

CARTOUCHES. Introduction en France des cartouches chargées pour l'usage des sociétés de tir (loi du 1^{er} août 1874), B. 218, p. 116.

CASERNEMENT DE L'ARMÉE. Loi du 4 août 1874, relative aux dépenses du casernement de l'ar-

mée, B. 220, p. 177. — Décrets divers qui approuvent des conventions passées entre le département de la guerre et les préfets des départements ainsi que les maires des villes dont la désignation suit, et relatives à l'extension du casernement dans les dites villes :

DÉPARTEMENTS.

Aube, B. 240, p. 1081; — Cher, B. 240, p. 1070; — Marbihan, B. 240, p. 1082.

VILLES.

Abbeville (Somme), B. 240, p. 1047; Agen (Lot-et-Garonne), B. 240, p. 1048; Alençon (Orne), B. 240, p. 1016; Amiens (Somme), B. 240, p. 1003; Ancenis (Loire-Inférieure), B. 240, p. 1057; Angoulême (Charente), B. 240, p. 998; Argentan (Orne), B. 240, p. 989; Auch (Gers), B. 240, p. 1057; Aurillac (Cantal), B. 240, p. 1058; Auxerre (Yonne), B. 240, p. 992; Auxonne (Côte-d'Or), B. 240, p. 1063; — Beauvais (Oise), B. 240, p. 1005; Bellac (Haute-Vienne), B. 240, p. 1082; Belley (Ain), B. 240, p. 1084; Bernay (Eure), B. 240, p. 1006; Besançon (Doubs), B. 240, p. 1063 et 1066; Bordeaux (Gironde), B. 240, p. 1088; Bourges (Cher), B. 240, p. 1068; Brive (Corrèze), B. 240, p. 991; — Caen (Calvados), B. 240, p. 975; Cahors (Lot), B. 240, p. 1019; Castelnaudary (Aude), B. 240, p. 1072; Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne), B. 240, p. 1020; Châlons-sur-Marne (Marne), B. 240, p. 1092; Chartres (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1022; Châteaudun (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1024; Châteauroux (Indre), B. 240, p. 1086; Chaumont (Haute-Marne), B. 240, p. 1092; Cholet (Maine-et-Loire),

B. 240, p. 1026; Coulommiers (Seine-et-Marne), B. 240, p. 979; — Dijon (Côte-d'Or), B. 240, p. 1060; Dinan (Côtes-du-Nord), B. 240, p. 993; Dreux (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1012; — Épernay (Marne), B. 240, p. 1093; Evreux (Eure), B. 240, p. 1095; — Falaise (Calvados), B. 240, p. 1073; Foix (Ariège), B. 240, p. 1013; Fontenay-le-Comte (Vendée), B. 240, p. 1076; — Gray (Haute-Saône), B. 240, p. 1027; Juérét (Creuse), B. 240, p. 981; Juignamp (Côtes-du-Nord), B. 240, p. 1096; — Joigny (Yonne), B. 240, p. 1028; — la Flèche (Orne), B. 240, p. 1007; Laval (Mayenne), B. 240, p. 995; Laon (Aisne), B. 240, p. 1050; La Rochelle (Charente-Inférieure), B. 240, p. 1041; la Roche-sur-Loir (Vendée), B. 240, p. 1000; Le Blanc (Indre), B. 240, p. 1086; Le Mans (Sarthe), B. 240, p. 1098; Libourne (Gironde), B. 240, p. 976; Limoges (Haute-Vienne), B. 240, p. 1014; Lisieux (Calvados), B. 240, p. 1030; — Magnac-Laval (Haute-Vienne), B. 240, p. 1051; Mamers (Sarthe), B. 240, p. 1009; Marmande (Lot-et-Garonne), B. 240, p. 1077; Mayenne (Mayenne), B. 240, p. 996; Mirande (Gers), B. 240, p. 1079; Montauban (Tarn-et-Garonne), B. 240, p. 982; Mont-de-Marsan (Landes), B. 240, p. 984; Moulins (Allier), B. 240, p. 1066; Montargis (Loiret), B. 240, p. 1032; Morlaix (Finistère), B. 240, p. 1033; — Nantes (Loire-Inférieure), B. 240, p. 1034; Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1036; — Orléans (Loiret), B. 240, p. 1052; — Pamiers (Ariège), B. 240, p. 1002; Parthenay (Deux-Sèvres), B. 240, p. 998; Pau (Basses-Pyrénées), B. 240, p. 1038; Périgueux (Dordogne), B. 240, p. 1039; Poitiers (Vienne), B. 240, p. 1054; — Riom (Puy-de-Dôme), B. 240, p. 1056; —

Saintes (Charente-Inférieure), B. 240, p. 986; Senlis (Oise), B. 240, p. 1011; Soissons (Aisne), B. 240, p. 1044; Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), B. 140, p. 1042; Saint-Étienne (Loire), B. 240, p. 970; Saint-Lô (Manche), B. 240, p. 972; Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), B. 240, p. 968; Saint-Quentin (Aisne), B. 240, p. 1099; — Tarbes (Hautes-Pyrénées), B. 240, p. 987; Tours (Indre-et-Loire), B. 240, p. 1045; Troyes (Aube), B. 240, p. 967; Tulle (Corrèze), B. 240, p. 1062; — Vannes (Morbihan), B. 240, p. 973; Vitré (Ille-et-Vilaine), B. 240, p. 977.

CAUTIONNEMENTS DES COMPTABLES DU DÉPARTEMENT DE LA GUERRE (décret du 4 septembre 1874), B. 226, p. 397.

CEPS DE VIGNE. Voyez *Importation*.

CERCLES, SOCIÉTÉS ET LIEUX DE RÉUNION. Ne sont pas assujetties à la taxe établie par la loi de finances du 16 septembre 1871 les sociétés ayant pour objet exclusif des jeux d'adresse ou des exercices spéciaux (budget de 1875), B. 224, p. 298.

CHAIRES. Création d'une chaire de médecine opératoire à l'école préparatoire de médecine et de pharmacie de Marseille, B. 229, p. 499.

CHAMBRES ET BOURSES DE COMMERCE. Contribution spéciale à percevoir, en 1874, pour les dépenses de la chambre de commerce de Sedan, B. 219, p. 166, — ainsi que pour celle de Narbonne, B. 220, p. 193; — et pour les dépenses de diverses chambres et bourses de commerce, B. 236, p. 789 et 808.

CHANCELLERIES CONSULAIRES. Budget de 1875, B. 224, p. 331.

CHANGEMENTS DE NOMS. Voyez *Noms*.

CHEMINS DE FER.

Autorisation au ministre des finances de convertir le montant des seize millions quatre cent quatre mille trois cent soixante-

quinze francs des subventions dues, en 1875, à diverses compagnies de chemins de fer, en quinze annuités au plus, comprenant l'intérêt et l'amortissement (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 302.

CONCESSION ET EXÉCUTION.

Déclaration d'utilité publique de l'établissement d'un chemin de fer de Bône à Guelma, B. 217, p. 78. — **Concession** à MM. de Miculle et compagnie des chemins de fer : 1° de Bourges à Gien; 2° d'Argent à Beaune-la-Rolande (loi du 17 juin 1874), B. 219, p. 145. — **Substitution** de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions aux droits et obligations de la société *Lebon et Oilet*, adjudicataire de la concession du chemin de fer de Lérouville à la ligne des Ardennes, B. 229, p. 497. — **Établissement**, dans l'enceinte de la ville de Lille, d'un chemin de fer de ceinture destiné à relier la gare aux marchandises de Saint-Sauveur au port de la Haute-Deule, B. 231, p. 562. — **Établissement d'un chemin de fer de jonction** entre les docks de Saint-Ouen et la gare des marchandises de la plaine de Saint-Denis (Seine), B. 232, p. 597, et B. 236, p. 785. — **Établissement d'un chemin de fer de Blaye** à la ligne de Saintes à Coutras, près Saint-Mariens (décret de la délégation du Gouvernement de la défense nationale hors Paris, du 29 janvier 1871), B. 233, p. 601. — **Exécution** du chemin de fer d'Arzew à Saïda, avec prolongement sur Géryville, et approbation de la convention passée pour l'exploitation dudit chemin de fer, B. 233, p. 602. — **Établissement d'une voie ferrée** à traction de locomotives entre Rueil et Marly-le-Roi (Seine-et-Oise), B. 234, p. 732. — **Est rendue définitive la concession** du chemin

de fer de Besançon à la frontière suisse, par Morteau, avec embranchement sur Lods, B. 236, p. 794. — **Établissement d'un embranchement destiné** à relier la fosse n° 5 des mines de houille de Marles à la ligne de raccordement actuel de la fosse n° 3, au chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais, B. 238, p. 922.

PROROGATION DE DÉLAI.

Pour l'exécution du chemin de fer de Pont-d'Ouche à Velan et rectification de la ligne de Pont-d'Ouche à Épinac, B. 221, p. 238. — **et pour l'exécution** des chemins de fer de la banlieue de Marseille, B. 238, p. 927.

TRAVAUX.

Agrandissement de la station de Luxé (Charente), ligne de Tours à Bordeaux, B. 218, p. 143; — de la gare des marchandises d'Ivry (Seine), chemin de fer de Paris à Orléans, B. 220, p. 202. — **Établissement de voies de manœuvre** à la gare des usines de la Sambre, ligne de Saint-Quentin à Erguelines (Nord), B. 223, p. 296. — **Agrandissement** de la gare de Campagnan (Hérault), sur la ligne de Montpellier à Paulhan, B. 225, p. 366; — de celle de Saint-Vallier (Drôme), sur le chemin de fer de Lyon à Avignon, B. 229, p. 505. — **Établissement d'une gare de marchandises** à la station des Mazes (Hérault), B. 229, p. 505. — **Approbation** de divers travaux à exécuter et de diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, B. 231, p. 241; — sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, B. 229, p. 500; — par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, B. 236, p. 786 et 788.

FONDS DE CONCOURS.

Ouverture d'un crédit de

l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la compagnie du chemin de fer du Nord, pour la construction des chemins de fer d'Épinay à Lagny et d'Arras à Étales, avec embranchements sur Béthune et Abbeville, B. 221, p. 239; — sur le même exercice, pour l'achèvement du chemin de fer de Perpignan à Prades, B. 230, p. 534.

INTÉRÊT LOCAL.

Établissement de chemins de fer dans le département du Nord : 1° d'Hazebrouck à un point intermédiaire à déterminer entre Templeuve et Orchies, par Don; 2° de Don à la limite du Pas-de-Calais, vers Hénin-Liétard; 3° d'Artres à Denain; 4° de Denain à Saint-Amand; 5° de Louches à la ligne d'Artres à Denain, B. 218, p. 118; — dans celui de Saône-et-Loire, d'un chemin de fer partant de la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne, et aboutissant à Chalon-sur-Saône, avec embranchement de Saint-Gengoux vers Montchanin, B. 221, p. 219. — Établissement d'un chemin de fer de Vézelize à la limite du département des Vosges, dans la direction de Mirecourt, B. 223, p. 269; — de la Teste à l'étang de Cazaux, B. 225, p. 342; — dans le département du Pas-de-Calais, B. 226, p. 369; — d'Anduze à ou près Lezan (Gard), B. 227, p. 409; — de Machecoul à la Roche-sur-Yon (Vendée), avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie, B. 228, p. 433; — de Mirecourt (Vosges) à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize, B. 230, p. 509; — de Carentan à Carteret (Manche), par ou près Auvers, Saint-Jores, la Haye-du-Puits et Portbail, B. 234, p. 641; — de Confolens (Charente) à ou près Excideuil (Dordogne), B. 234, p. 661; — dans le département du Rhône, de

Sathonay à la limite du département de l'Ain, vers Trévoux, B. 234, p. 677; dans ce dernier département, de la limite du département du Rhône à Trévoux, B. 234, p. 697; — de Saint-Pierre-lès-Elbeuf (Seine-Inférieure) à la limite du département de l'Eure, vers le Neubourg, B. 234, p. 715.

Époques de paiement des subventions allouées aux compagnies concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local suivants : d'Arles aux carrières de Fontvieille, B. 238, p. 916; — de Confolens à Excideuil, p. 238, p. 917; — de Tournon à la Châtre, B. 238, p. 918; — de Carentan à Carteret, B. 238, p. 919; — de Vézelize à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Mirecourt, B. 238, p. 920; — de Lérrouville à la limite du département de la Haute-Marne, vers Eurville, B. 238, p. 921; — de Billom à Vertaizon, B. 238, p. 922; — de Mirecourt à la limite du département de Meurthe-et-Moselle, dans la direction de Vézelize, B. 238, p. 923; — de Machecoul à la Roche-sur-Yon, avec embranchement sur Saint-Gilles-sur-Vie, B. 238, p. 924; — dans le département de Maine-et-Loire, B. 238, p. 925; — d'Arras à la limite du département de la Somme, vers Doullens, et de Frévent à Bouquemaison, B. 238, p. 926.

URGENCE DE PRIER DE POSSESSION DES TERRAINS.

Pour l'établissement des chemins de fer suivants : Monseul à Amiens et Saint-Amand à Blanc-Misseron (Nord), B. 220, p. 201; — Gisors à Beauvais, B. 236, p. 810; — Lille à Calais et à Dunkerque, B. 236, p. 811; — Saint-Omer-en-Chaussée à Abancourt, B. 236, p. 811. CHATEAUX. Loi du 1^{er} août 1874, re-

lative à la conscription des chevaux, B. 218, p. 113.

CHIENS. Taxe municipale à percevoir sur les chiens dans le département de la Haute-Savoie, B. 220, p. 192; — dans les communes de Cruzy, Olonzac, Agde et Beaufort (Hérault), B. 233, p. 624; — Craponne (Haute-Loire), B. 237, p. 825. — Droit sur les chiens de forte race à l'exportation par la frontière de terre, B. 230, p. 532; — et loi du 19 décembre 1874, B. 237, p. 824.

CIRCONSCRIPTIONS DÉPARTEMENTALES ET TERRITORIALES. Voyez *Armée, Cantons, Communes et Départements*.

CIRCONSCRIPTIONS DIOCÉSAINES. Voyez *Diocèses et Protocole*.

CLERGÉ. Voyez *Diocèses et Protocole*.

COCHINCHINE. Voyez *Colonies*.

COLONIES. La loi du 23 janvier 1874, relative à la surveillance de la haute police, est déclarée applicable à diverses colonies, B. 221, p. 243. — Modification de l'article 28 du décret du 13 juin 1872, sur la composition du conseil colonial de l'Inde, B. 222, p. 260. — Autorisation à la société de la banque de la Nouvelle-Calédonie de fonder un établissement de crédit à Nouméa, B. 229, p. 467. — Approbation des délibérations du conseil général de la Martinique et de la Guadeloupe, des 12 novembre 1872 et 28 novembre 1873, modifiant l'assiette de l'impôt du timbre, B. 233, p. 624. — Le gouverneur de la Guyane française est autorisé à accorder la francisation coloniale aux bateaux à vapeur affectés au service de la navigation sur les rivières et sur les côtes de la colonie, B. 233, p. 625. — Modification de l'article 47 de l'ordonnance du 7 février 1842, concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde, B. 234, p. 751. — Le comman-

dant de la marine en Cochinchine est nommé membre de droit du conseil privé, B. 235, p. 757. — Décret du 12 décembre 1874, concernant le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, B. 237, p. 841. — Modification de la circonscription des communes de la Guadeloupe et dépendances (décret du 9 juin 1874), B. 237, p. 877. — Modification de la composition du conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon, B. 238, p. 886 et 889.

COMMERCE. Voyez *Chambres et bourses de commerce*.

COMMISSARIATS DE POLICE. Voyez *Police*.

COMMISSIONS. Voyez *Compte des ministres et Guerre*.

COMMUNAUTÉS RELIGIEUSES. Voyez *Congrégations*.

COMMUNES.

CRÉATION.

Le territoire qui forme la commune de Lizines-Sognolles, canton de Donnemarie, arrondissement de Provins (Seine-et-Marne), est divisé en deux communes, qui auront pour chefs-lieux, l'une *Lizines*, l'autre *Sognolles* (loi du 21 juillet 1874), B. 223, p. 266. — Les territoires formant la succursale de Vichy et dépendant des communes de Lascelle et de Saint-Simon (canton nord d'Aurillac) et de Vic-sur-Cère, arrondissement d'Aurillac (Cantal), formeront, à l'avenir, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *Vichy* et qui en prendra le nom (loi du 29 juillet 1874), B. 223, p. 266. — Un territoire est distrait de la commune de Charquemont, canton de Maiche, arrondissement de Montbéliard (Doubs), et formera, sous le nom de *Fournet-Blancheroche*, une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *Fournet* (loi du 4 août 1874), B. 225, p. 337. — Création, dans

le canton de Loiron, arrondissement de Laval (Mayenne), d'une nouvelle commune, dont le chef-lieu est fixé à *Port-Brillat*, dont elle prendra le nom (loi du 4 août 1874), B. 225, p. 338. — Les territoires composant la succursale de Saint-Jean-Delnous sont distraits des communes de Réquista et de Lédergues (Aveyron), canton de Réquista, arrondissement de Rodez; ils formeront une nouvelle commune, qui aura pour chef-lieu *Saint-Jean-Delnous* et qui en prendra le nom (loi du 5 août 1874), B. 225, p. 340. — Loi qui distrait une portion de territoire des communes de Job, d'Ambert et de Valcivières, canton et arrondissement d'Ambert (Puy-de-Dôme), pour en former une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *la Forie*, dont elle prendra le nom (5 août 1874), B. 225, p. 341. — La commune d'Aspremont, canton de Levens, arrondissement de Nice (Alpes-Maritimes), formera trois communes distinctes, qui auront pour chefs-lieux *Aspremont*, *Castagnès* et *Colomars*, dont elles prendront le nom (décret du 2 juin 1874), B. 231, p. 578. — La section de la Bastide-Soulages est distraite de la commune de Plaisance, canton de Saint-Sernin, arrondissement de Saint-Affrique (Aveyron), et érigée en commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *la Bastide-Soulages* et dont elle prendra le nom (décret du 29 juin 1874), B. 231, p. 579. — La section du Verdon est distraite de la commune de Soulac, canton de Vivien, arrondissement de Lespère (Gironde), dont elle dépend, et formera une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé au Verdon (décret du 11 juillet 1874), B. 231, p. 579. — Une portion de territoire de la commune de Murat-le-Quaire, canton de Rochefort, arrondissement de

Clermont (Puy-de-Dôme), est distraite de ladite commune et formera une commune distincte, dont le chef-lieu est fixé à *la Bourboule* et dont elle prendra le nom (décret du 18 juillet 1874), B. 231, p. 579. — Des territoires sont distraits, savoir : 1° la section de Vitrac, de la commune de Lacalm; 2° le village de Viala, de la commune de Cantoin; 3° la ferme de Parolhez, de la commune de Graissac, canton de Sainte-Geneviève, arrondissement d'Espalion (Aveyron), et formeront une commune distincte sous le nom de *Vitrac*, avec ce hameau pour chef-lieu (décret du 31 juillet 1874), B. 232, p. 599. — La section d'Ayssènes, canton de Saint-Rome-du-Tarn, arrondissement de Saint-Affrique (Aveyron), est distraite de la commune du Truel et érigée en commune distincte, ayant *Ayssènes* pour chef-lieu (décret du 31 juillet 1874), B. 236, p. 810. — Les villages composant la section de Saint-Amand-le-Petit sont distraits de la commune de Peyrat-le-Château, canton d'Eymoutiers, arrondissement de Limoges (Haute-Vienne), et formeront une nouvelle commune, dont le chef-lieu est fixé à *Saint-Amand-le-Petit* (décret du 7 août 1874), B. 237, p. 878.

RÉUNION DE SECTIONS.

Des territoires sont distraits de la commune de Saint-Pierre-de-Clairac, canton de Puymirail, arrondissement d'Agen (Lot-et-Garonne), et rattachés à la commune de Lafox, même canton, B. 215, p. 15. — Distraction de territoires de la commune de Vezac, canton et arrondissement de Sarlat (Dordogne), et annexion à la commune de la Roque-Gageac, même canton, B. 215, p. 15. — Les hameaux de Bassignac, Pajou, Ladou, Morzière et la Rivière sont distraits de la commune de Badailhac, canton de Vic-sur-Cère,

arrondissement d'Aurillac (Cantal), et réunis à la commune de Cros-de-Ronesque, même canton, B. 231, p. 578. — Distraction d'un territoire de la commune de Saint-Jouin-sous-Châtillon, arrondissement de Bressuire (Deux-Sèvres), lequel est attaché à la commune de Châtillon-sur-Sèvres, même canton, B. 231, p. 578. — Les territoires formant les villages de Brégiroux et de Tholière sont distraits de la commune de Busnières, canton de Pionsat, arrondissement de Riom (Puy-de-Dôme), et réunis à celle de Roche-d'Agoux, même canton, B. 231, p. 598. — Des polygones sont distraits, le premier, de la commune d'Ormaucey, le second, de la commune de Saint-Martin, canton et arrondissement de Langres (Haute-Marne), et réunis au territoire de la commune de Beauchemin, même canton, B. 236, p. 810.

FIXATION DE LIMITES.

Loi relative à une nouvelle délimitation des communes de Buisigny (Nord) et de Becquigny (Aisne) (4 août 1874), B. 225, p. 339.

CHANGEMENT DE NOMS.

La commune d'Ornolac, canton de Tarascon, arrondissement de Foix (Ariège), portera le nom d'*Ornolac-l'Essat-les-Bains* (décret du 15 juillet 1874), B. 231, p. 579.

COMPOSITION TERRITORIALE DE LA FRANCE. Modification (décret du 10 août 1874), B. 229, p. 497.

COMPTABLES DU DÉPARTEMENT DE LA GUERRE. Décret du 4 septembre 1874, relatif à leurs cautionnements, B. 226, p. 397.

COMPTE DE LIQUIDATION. Voyez Guerre.

COMPTES DES MINISTRES. Nomination des membres de la commission chargée de l'examen des comptes rendus par les ministres, pour l'exercice 1873 et l'année 1874, B. 238, p. 906.

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER. Voyez Chemins de fer.

CONGRÉGATIONS. Fondation d'un établissement de Petites-Sœurs des Pauvres à Reims, B. 216, p. 49; — à Grasse (Alpes-Maritimes), B. 218, p. 137; — à Périgueux (Dordogne), B. 220, p. 197; — à Draguignan (Var), B. 235, p. 773. — Autorisation, comme congrégation à supérieure générale, exclusivement propre au diocèse de Saint-Claude, de l'association religieuse des franciscaines de l'Immaculée-Conception, existant à Macornay (Jura), B. 235, p. 770; — des sœurs de Saint-François, à Saint-Philbert-de-Grandlieu (Loire-Inférieure), B. 235, p. 774. — Autorisation, à titre de maison mère pour la France, de l'association des sœurs de la Providence, dites de Saint-André, existant à Filières (Meurthe-et-Moselle) comme établissement particulier de la congrégation des sœurs de ce nom, B. 235, p. 771. — Autorisation de la fondation à Armentières (Nord), d'un établissement de sœurs de Saint-Maur, B. 235, p. 756. — Autorisation, comme communauté dirigée par une supérieure locale, de l'association des sœurs de Jésus-Christ-Bon-Pasteur, existant à Rouen, B. 235, p. 753; — à Nantes, B. 235, p. 754.

CONSCRIPTION. Voyez Chevaux.

CONSEIL D'ÉTAT. Loi du 1^{er} août 1874, B. 217, p. 76.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES HARAS. Reconstitution de ce conseil, B. 229, p. 466.

CONSEILS D'ARRONDISSEMENT. Fixation de l'époque des élections pour le renouvellement partiel des conseils d'arrondissement dans les départements autres que celui de la Seine, B. 227, p. 429; — et pour ce dernier département, B. 227, p. 431. — Convocation desdits conseils, B. 228, p. 469; — et convocation des

conseils d'arrondissement de Sceaux et de Saint-Denis, B. 231, p. 577.

CONSEILS DE PRUD'HOMMES. Modification de la composition du conseil de prud'hommes de Montalieu-Vercieu et Vienne (Isère), B. 220, p. 196 et 198; — Lunéville, B. 237, p. 834; — Troyes, B. 237, p. 837. — Création d'un conseil de prud'hommes à Poitiers, B. 230, p. 530; — à Nice, B. 237, p. 836.

CONSEILS GÉNÉRAUX. Loi du 29 juin 1874, qui fixe l'époque des élections pour la reconstitution du conseil général des Bouches-du-Rhône, B. 216, p. 17. — Décret du 1^{er} juillet 1874, y relatif, B. 216, p. 48. — Fixation de l'époque des élections pour le renouvellement intégral dudit conseil, B. 227, p. 430. — Fixation de l'époque de la prochaine session ordinaire des conseils généraux (loi du 30 juillet 1874), B. 217, p. 75. — Ajournement au 7 décembre de la prochaine session des conseils généraux d'Alger, d'Oran et de Constantine, B. 226, p. 400. — Fixation de l'époque des élections pour le renouvellement partiel des conseils généraux autres que celui de la Seine, B. 227, p. 429. — Convocation de ce dernier conseil, B. 231, p. 577.

Annulation de délibérations prises par les conseils généraux des départements ci-après : Ais, B. 226, p. 407; — Cantal, B. 226, p. 404; Côte-d'Or, B. 226, p. 403; — Drôme, B. 226, p. 404; — Gard, B. 226, p. 407; Gironde, B. 226, p. 408; — Ile-et-Vilaine, B. 226, p. 406; — Pyrénées-Orientales,

B. 226, p. 403 et 404; — Rhône, B. 226, p. 406 et 407; — Saône-et-Loire, B. 226, p. 405; — Vosges, B. 226, p. 404 et 405.

CONSEILS MUNICIPAUX. Fixation de l'époque des élections pour le renouvellement des conseils municipaux, B. 233, p. 637.

CONSERVATOIRE DES ARTS ET MÉTIERS. Suppression de l'école élémentaire y annexée, B. 237, p. 839.

CONTRIBUTIONS. Dans la loi de finances de 1876, il sera présenté un projet de nouvelle répartition du principal de la contribution foncière entre les départements (loi du 5 août 1874), B. 224, p. 298. — Répartition du contingent personnel et mobilier assigné à la ville de Paris pour 1875, B. 238, p. 905.

CONTRIBUTIONS SPÉCIALES. Voyez *Chambres et bourses de commerce*.

CONVENTIONS. Voyez *Traités*.

CORRESPONDANCES. Voyez *Postes (Administration des)*.

CÔTES. Voyez *Routes*.

COUR DES COMPTES. Vacances pour l'année 1874, B. 218, p. 141.

COURS D'EAU. Voyez *Canal de l'Est, Canaux, Navigation et Rivières*.

COURS ET TRIBUNAUX. Voyez *Magistrature et Offices*.

COURTIERS D'ASSURANCES MARITIMES. Fixation du droit de commission à percevoir par ceux de Nantes, B. 220, p. 192.

COURTIERS DE MARCHANDISES. Fixation du droit d'inscription à payer par les courtiers de marchandises qui demandent à être inscrits sur les listes dressées par les tribunaux de commerce de Nancy, Dijon et Roubaix, B. 236, p. 798.

CRÉDITS EXTRAORDINAIRES ET SUPPLÉMENTAIRES. Voyez *Ministères*.

D

DÉBARCADES. Voyez *Navigation*.

DÉCLARATION. Voyez *Traités*.

DÉCRETS PONTIFICAUX. Voyez *Diocèses et Protocoles*.

DÉDOMMAGEMENTS. Voyez *Guerre*.

DÉFENSE NATIONALE. Voyez *Guerre*.

DÉFENSES DES FRONTIÈRES DE L'EST.

Loi du 17 juillet 1874, relative

à leur amélioration, B. 217, p. 65.
DÉNOMBREMENT DE LA POPULATION.
 Voyez *Tableaux de la population*.

DÉPARTEMENTS. Loi du 21 juillet 1874, qui modifie les limites des départements de la Marne et de la Meuse entre les communes de Charmonville-le-Roi et de Sénard, B. 223, p. 265.

DÉPENSES PUBLIQUES. Voyez *Budget*.

DÉPÔT DE MENDICITÉ. Affectation du dépôt de Mirande (Gers) au service du département des Hautes-Pyrénées, B. 229, p. 466.

DÉPUTÉS. Convocation des électeurs des départements ci-après désignés, à l'effet d'élire des députés à l'Assemblée nationale : Alpes-Maritimes, B. 228, p. 461; — Calvados, B. 216, p. 59; — Drôme, B. 230, p. 544; — Maine-et-Loire, B. 222, p. 261; — Nord, B. 230, p. 544; — Oise, B. 230, p. 544; — Pas-de-Calais, B. 228, p. 461; Pyrénées (Hautes-), B. 236, p. 809; — Seine-et-Oise, B. 232, p. 461.

DÉVERSOIR. Voyez *Rivières*.

DIGUE. Construction, dans la baie du Mont-Saint-Michel (Manche), d'une digue insubmersible reliant le mont Saint-Michel au continent, B. 232, p. 598.

DIOCÈSES. Réception des décrets pontificaux qui modifient les circonscriptions des diocèses de Nancy, Saint-Dié, Strasbourg et Metz, et de la province ecclésiastique de Besançon, B. 232, p. 581. — Décret du 10 octobre 1874, qui modifie lesdites circonscriptions, B. 232, p. 595.

DIRECTION D'ARTILLERIE. Voyez *Places de guerre*.

DISTILLATION D'EAUX-DE-VIE. Suppression des établissements de rectification et de distillation d'eaux-de-vie et d'esprits existant dans la zone annexée à la ville de Paris par la loi du 16 juin 1859, B. 239, p. 962.

DOCKS DE SAINT-OUEN. Voyez *Chemins de fer*.

DOMAINES. Cession par l'État, à la ville de Bordeaux, de l'immeuble domanial dit *la Caserne des Fusés* (loi du 28 juillet 1874), B. 218, p. 106. — Échange entre l'État et le département du Pas-de-Calais (loi du 28 juillet 1874), B. 218, p. 107; — avec le sieur *Francis* (loi du 29 juillet 1874), B. 218, p. 109; — avec le sieur *Calvus* (loi du 30 juillet 1874), B. 218, p. 111. — Approbation d'un échange d'immeubles entre la ville de Belfort et le génie militaire, B. 240, p. 1071. — Affectation au département de la guerre d'une partie des terrains de l'ancienne corderie, à Cherbourg, B. 229, p. 495; — de la pièce d'eau des Suisses, à Versailles, et des terrains avoisnants, B. 233, p. 631; — au département des travaux publics, d'une parcelle de terrain domanial dépendant du magasin des vivres de la marine, à Bordeaux (Gironde), B. 215, p. 15; — de bâtiments situés au port de Dunkerque (Nord), B. 221, p. 244; — de terrains compris dans les dépendances de l'arsenal de la marine, au port de Bayonne, B. 225, p. 366; — d'une parcelle de terrain sise à Vichy, pour être incorporée à la route thermale n° 5, B. 232, p. 597; — au service des ponts et chaussées, de l'ancien corps de garde 46 de la place d'Avesnes (Nord), d'une contenance d'un are neuf centiar vingt-huit centièmes, B. 219, p. 167; — au service des douanes, d'un terrain situé sur le terreplein du bassin à flot du port des Sables-d'Olonne (Vendée), B. 236, p. 940.

Le préfet du département susdit est autorisé à faire certaines concessions de grèves, lais de mer et terrains domaniaux, savoir : Héraul, à la commune de Marcellan, B. 229, p. 506.

DOMAINE MILITAIRE. Loi relative à l'aliénation de deux immeubles

du domaine militaire (12 décembre 1874), B. 237, p. 822.

DONS ET LEGS. Autorisation à l'académie des inscriptions et belles-lettres d'accepter le legs de vingt mille francs à elle fait par feu la dame *Guérineau*, B. 215, p. 13; — à l'académie des sciences morales et politiques, de recevoir le legs de cinquante mille francs fait par feu M. *Odilon-Barrot*, B. 222, p. 262; — au ministre de la guerre, d'accepter le don de cent francs de rente sur l'État offert par M^{me} veuve *Carre* pour la fondation, en faveur des enfants de troupe du cinquième bataillon de chasseurs à pied, de deux prix de bonne conduite de cinquante francs chacun, B. 222, p. 262; —

à l'école des beaux-arts, d'accepter deux titres de rente, l'un de cinq cents francs, l'autre de cent francs, donnés par M^{me} veuve *Hauguier* à ladite école pour former un prix, B. 224, p. 334; — à l'école centrale des arts et manufactures, d'accepter le legs fait par la dame *Olivier*, B. 236, p. 810.

DOTATION DE L'ARMÉE. Voyez *Caisse*.

DOUANES. Ouverture du bureau des douanes de la Nouvelle (Aude) au transit des marchandises non prohibées, B. 230, p. 531. — Droit sur les chiens de forte race à l'exportation par la frontière de terre, B. 230, p. 532.

DROIT DE TONNAGE. Voyez *Naviga-tion*.

E

EAUX MINÉRALES. Voyez *Sources minérales*.

ÉCOLE CENTRALE DES ARTS ET MANUFACTURES. Budget de 1875, B. 224, p. 332. Voyez *Dons et legs*.

ÉCOLE DES BEAUX-ARTS. Voyez *Dons et legs*.

ÉCOLE PRÉPARATOIRE DE MÉDECINE DE MARSEILLE. Voyez *Chaires*.

ÉCOLE SECONDAIRE ECCLÉSIASTIQUE. Autorisation de l'établissement, à Argelès (Hautes-Pyrénées), d'une succursale de l'école secondaire ecclésiastique de Saint-Pé, B. 235, p. 770.

ÉLECTIONS. Voyez *Conseils d'arrondissement, Conseils généraux, Conseils municipaux, Députés et Électorat municipal*.

ÉLECTORAT MUNICIPAL. Loi y relative (7 juillet 1874), B. 215, p. 1. — Formation des listes électorales, B. 215, p. 12. — Cette loi est rendue exécutoire en Algérie, B. 202, p. 195. — Fixation de l'époque des élections pour le renouvellement des conseils municipaux, B. 233, p. 637.

EMPLOIS RÉSERVÉS AUX ANCIENS SOUS-OFFICIERS. Voyez *Armée*.

EMPRUNT DE LA VILLE DE PARIS. Loi du 23 décembre 1874, qui autorise la ville de Paris à changer l'affectation d'une somme de deux millions cinq cent quarante-six mille trois cent quarante-sept francs quarante-huit centimes, provenant de l'emprunt approuvé par la loi du 6 septembre 1871, B. 239, p. 956. — Loi qui autorise la ville de Paris à emprunter une somme de deux cent vingt millions (24 décembre 1874), B. 239, p. 957.

EMPRUNTS DES DÉPARTEMENTS ET DES VILLES. Autorisations accordées aux départements et villes ci-après de contracter des emprunts et de s'imposer extraordinairement :

DÉPARTEMENTS.

Ardennes, B. 220, p. 179; — Finistère, B. 218, p. 108; — Hérault, B. 217, p. 71, et B. 218, p. 112; — Isère, B. 217, p. 73; — Loire-Inférieure, B. 218, p. 110; — Mayenne, B. 222, p. 246; — Tarn-et-Garonne, B. 217, p. 74; — Vosges, B. 220, p. 172.

VILLES.

Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), B. 220, p. 180; — Granville (Manche), B. 220, p. 173; Grenoble (Isère), B. 239, p. 960; — Limoges (Haute-Vienne), B. 223, p. 268; — Marseille (Bouches-du-Rhône), B. 239, p. 961; — Paris, B. 239, p. 956 et 957.

ENFANTS DU PREMIER ÂGE. Voyez *Nourrissons*.

ENFANTS EMPLOYÉS DANS LES PROFESSIONS AMBULANTES. Loi relative à leur protection, B. 237, p. 815.

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE. Voyez *Lycées*.

ÉPISCOPAT. Voyez *Diocèses*.

ERRATA. Au Bulletin n° 149, huitième ligne du décret du 14 août 1873, concernant M. Favier, voyez l'errata qui fait suite au Bulletin n° 224, p. 336; — à celui n° 227, p. 431, troisième ligne, voyez

l'errata qui fait suite au Bulletin n° 235, p. 784.

ÉTABLISSEMENTS DE CHARITÉ. Voyez *Congrégations*.

ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT. Voyez *Banques*.

ÉTABLISSEMENTS THERMAUX. Voyez *Sources minérales*.

ÉTATS-UNIS DE L'AMÉRIQUE DU NORD. Voyez *Traités*.

ÉTRANGERS. Loi du 16 décembre 1874, qui modifie celle du 7 février 1851, concernant les individus nés en France d'étrangers qui eux-mêmes y sont nés, B. 239, p. 944.

ÉVÊCHÉS. Voyez *Diocèses*.

EXÉCUTIONS MILITAIRES. Décret du 25 octobre 1874, y relatif, B. 233, p. 632.

EXPORTATION. Établissement sur les chiens de forte race d'un droit à l'exportation de la frontière de terre, B. 230, p. 532, et B. 237, p. 824.

F

FACULTÉ DE DROIT DE NANCY. Décret du 25 septembre 1874, concernant cette faculté, B. 229, p. 504.

FACULTÉS DE MÉDECINE ET PHARMACIE. Création de nouvelles facultés, B. 239, p. 943.

FARINES. Voyez *Importation*.

FLEUVES. Voyez *Canal de l'Est et Navigation*.

FONDS DE CONCOURS. Voyez *Algérie, Chemins de fer, Ministère de l'intérieur, Ministère des travaux publics et Ports*.

FONDS DE SUBVENTION DES DÉPARTEMENTS. Répartition, pour l'exercice 1875, du fonds de subvention affecté aux dépenses des départements (loi du 4 août 1874), B. 220, p. 175.

FORÊTS DE L'ÉTAT. Voyez *Bois de fascinage*.

FORTIFICATIONS. Voyez *Frontières et Zones*.

FRONTIÈRES DE L'EST. Amélioration des défenses des frontières de l'Est (loi du 17 juillet 1874), B. 217, p. 65.

G

GARANTIE. Voyez *Bureaux de garantie*.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE. Voyez *Algérie*.

GRAINS. Voyez *Importation*.

GRANDE CHANCELLERIE DE LA LÉ-

GION D'HONNEUR. Voyez *Légion d'honneur*.

GRÈVES. Voyez *Domaines*.

GUADELOUPE. Voyez *Colonies*.

GUMMES. Loi du 26 juillet 1874, qui accorde un dédommagement aux

personnes qui ont éprouvé préjudice lors des destructions opérées par le génie militaire pour les besoins de la défense nationale, B. 221, p. 205. — Loi du 4 août 1874, concernant les dépenses du compte de liquidation pour l'exercice 1875, B. 221, p. 210. — Institution d'une com-

mission chargée d'arrêter définitivement et sans recours l'indemnité à allouer aux personnes qui ont éprouvé un préjudice matériel par suite des destructions ordonnées par l'autorité militaire française pendant la guerre de 1870-1871, B. 233, p. 628.
GUIYANE FRANÇAISE. Voyez *Colonies*.

H

HARAS. Reconstitution du conseil supérieur, B. 229, p. 465.
HAVRE (VILLE DU). Voyez *Tramways*.
HUISSIERS. Voyez *Offices*.

HYPOTHÈQUE. Loi du 10 décembre 1874, qui rend les navires susceptibles d'hypothèque, B. 237, p. 817.

I

ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON. Voyez *Colonies*.
IMMEUBLES DOMANIAUX. Voyez *Domaines*.

IMPORTATIONS. Le décret du 29 août 1873, relatif à l'importation des grains et farines, est rapporté à partir du 1^{er} octobre 1874, B. 230, p. 533. — Prohibition de l'importation des cep^s de vigne en Algérie, B. 236, p. 802.

IMPOSITION D'OFFICE. Loi du 4 août 1874, qui impose d'office la commune de Bons (Haute-Savoie), pour le payement d'une dette résultant de condamnations judiciaires, p. 220, p. 178.

IMPOSITIONS ADDITIONNELLES. Voyez *Chambres et bourses de commerce*.

IMPOSITIONS EXTRAORDINAIRES. Autorisations accordées aux départements et villes ci-après de s'imposer extraordinairement :

DÉPARTEMENTS.

Bouches-du-Rhône, B. 217, p. 70; — Calvados, B. 217, p. 72; Corse, B. 239, p. 960; — Finistère, B. 218, p. 108; — Hérault, B. 217, p. 71, et B. 218, p. 112; — Indre-et-Loire, B. 220, p. 171; — Sarthe, B. 233, p. 639.

VILLES.

Granville (Manche), B. 230,

p. 173; — Limoges (Haute-Vienne), B. 223, p. 268; Lyon (Rhône), changement d'affectation d'une imposition extraordinaire (loi du 31 juillet 1874), B. 218, p. 113; — Paris, B. 221, p. 214.

IMPRIMERIE NATIONALE. Budget de 1875, B. 224, p. 330.

INCENDIES. Voyez *Algérie*.

INDE. Voyez *Colonies*.

INDEMNITÉ. Voyez *Guerre*.

INSCRIPTION MARITIME. Fixation des limites de la mer dans l'anse de Maldormant (commune et quartier maritime de Marseille (Bouches-du-Rhône), B. 222, p. 262; — sur le territoire de la commune de Portirargnes (Hérault, quartier maritime d'Agde), B. 222, p. 263; — sur celui de la commune de Saint-Pair (département de la Manche, quartier maritime de Granville), B. 238, p. 940.

INSTITUTION CANONIQUE. Voyez *Dio-cèses*.

INSTRUCTION PUBLIQUE. Voyez *Baccalauréat ès lettres, Chaires, Facultés, Lycées et Ministère de l'instruction publique*.

INSTRUMENTS DE PESAGE ET DE MESURAGE. Voyez *Mesureur-compteur*.

INTÉRÊT PUBLIC. Voyez *Source^s minérales*.

INVALIDES DE LA MARINE. Voyez *Caisse*.

IRRIGATION. Voyez *Canaux*.
ITALIE. Voyez *Traités*.

J

JUSTICE MUSULMANE. Voyez *Algérie*.
JUSTICES DE PAIX. Juridiction provisoire du juge de paix de Bordj-bou-Arérédj, B. 216, p. 38. — Modification de la juridiction civile de divers territoires en Al-

gérie, B. 216, p. 47. — Fixation provisoire de la juridiction du juge de paix de Milah, B. 222, p. 259. — Classes et traitements des cadis, B. 222, p. 259.

K

KABYLIE. Voyez *Algérie*.

L

LAIS DE MER. Voyez *Domaines*.

LÉGION D'HONNEUR. Budget de 1875, B. 224, p. 330. — Ouverture, sur l'exercice 1871, de deux chapitres destinés à recevoir l'imputation des paiements faits pour rap-pels d'arrérages de traitements et suppléments de traitements de la Légion d'honneur et de la médaille militaire qui se rapportent à des exercices clos, B. 231, p. 559; — et sur l'exercice 1872, de deux autres chapitres, pour même cause, B. 231, p. 561.

LEGS. Voyez *Dons et legs*.

LETTRES CHARGÉES. Voyez *Postes* (*Administration des*).

LILLE (VILLE DE). Voyez *Chemins de fer*.

LIMITES DE DÉPARTEMENTS. Voyez *Départements*.

LIMITES DE LA MER. Voyez *Inscription maritime*.

LIQUIDATION DES CHARGES DE LA GUERRE. Voyez *Bons de liquidation et Guerre*.

LISTES ÉLECTORALES. Formation des listes électorales relatives aux élections municipales, B. 215, p. 12.

LYCÉES. Le conseil municipal de Saint-Étienne est autorisé à supprimer dans son lycée deux bourses et deux demi-bourses d'internes et à les convertir en six bourses de demi-pensionnaires, B. 224, p. 334. — Fixation du prix de la pension, de la demi-pension et de l'externat dans divers lycées, B. 225, p. 355. — Autorisation au département de la Haute-Garonne de fonder six demi-bourses affectées à l'entretien d'élèves de ce département dans les collèges de Saint-Gaudens et de Revel, B. 229, p. 508.

LYON. Voyez *Ville de Lyon*.

M

MAGISTRATURE. Juridiction provisoire de la justice de paix de Bordj-bou-Arérédj (Algérie), B. 216, p. 38. — Modification de la juridiction civile de divers ter-

ritoires en Algérie, B. 216, p. 47. — Fixation provisoire de la juridiction du juge de paix de Milah (Algérie), et fixation des classes et traitements des cadis.

B. 222, p. 259. — Organisation judiciaire dans la Kabylie, B. 225, p. 356; — modification, B. 230, p. 540. — Prorogation de la chambre temporaire du tribunal de première instance de la Seine, B. 233, p. 626. — Modification de l'article 47 de l'ordonnance du 7 février 1842 concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice dans les établissements français de l'Inde, B. 234, p. 751. — Modification de la composition du conseil d'appel des îles Saint-Pierre et Miquelon, B. 238, p. 888 et 889.

MAIRES. Loi du 7 juillet 1874, relative à l'électorat municipal, B. 215, p. 1.

MARINE. Voyez *Armée*.

MARQUES DE FABRIQUE. Approbation de la déclaration relative à la protection des marques de fabrique, signée à Rome, le 10 juin 1874, entre la France et l'Italie, B. 215, p. 10. — Règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un timbre ou poinçon spécial sur les marques de fabrique ou de commerce, B. 216, p. 38. — Création de types destinés à timbrer les étiquettes, bandes ou enveloppes en papier sur lesquelles figurent des marques de fabrique ou de commerce, B. 216, p. 46.

MARSEILLE (VILLE DE). Voyez *Emprunts et Tramways*.

MARTINIQUE. Voyez *Colonies*.

MATIÈRES DANGEREUSES. Mesures à prendre pour leur embarquement et débarquement, B. 228, p. 456. — Nomenclature des matières considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies, B. 230, p. 528.

MATIÈRES TEXTILES. Voyez *Bureau pour le titrage des soies*.

MENDICITÉ. Voyez *Dépôt*.

MER. Voyez *Inscription maritime*.

MESURAGE DES PIERRES ET MOELLONS. Voyez *Ville de Paris*.

MESUREUR - COMPTEUR. Est placé parmi les instruments de pesage et de mesurage légaux l'appareil automatique désigné sous le nom de *mesureur-compteur*, pour les grains, B. 219, p. 164.

MÈTRE. Modification de la taxe de vérification première du mètre, B. 236, p. 792.

MÉTROPOLÉ DE BESANÇON. Voyez *Diocèses*.

MILITAIRES. Voyez *Armée*.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. Report à l'exercice 1874 d'une portion du crédit ouvert sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour les frais de reconstruction de l'hôtel du consulat de France à Tien-Tsin et de restauration de l'hôtel de la légation de France à Pékin, B. 230, p. 538.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE. Ouverture, sur l'exercice 1874, d'un crédit supplémentaire de deux cent mille francs, pour les dépenses de l'exposition de Vienne, et annulation d'une somme de quatre cent mille francs sur l'exercice 1873 (loi du 10 juillet 1874), B. 216, p. 18. — Transport du budget du ministère des travaux publics, exercice 1874, d'une somme de onze mille francs, destinée aux travaux de grosses réparations de l'établissement thermal de Vichy, B. 230, p. 533. — Ouverture, sur l'exercice 1874, d'un crédit extraordinaire pour les frais de fabrication des étalons métriques internationaux (loi du 15 décembre 1874), B. 237, p. 823.

MINISTÈRE DES FINANCES. M. Mathieu-Bodet est nommé ministre des finances, B. 215, p. 58. — Ouverture, sur l'exercice 1873, d'un crédit applicable aux dépenses diverses de l'enregistrement, des domaines et du timbre (loi du 20 juillet 1874), B. 217, p. 67:

— sur le même exercice, d'un crédit applicable aux intérêts de la dette flottante du trésor (loi du 20 juillet 1874), B. 217, p. 68; — sur ledit exercice, de plusieurs crédits (loi du même jour), B. 217, p. 69; — sur le chapitre des exercices clos du budget de 1874), d'un crédit de deux mille huit cent six francs soixante-dix-neuf centimes (loi du 3 août 1874), B. 220, p. 171. — Régularisation des crédits supplémentaires ouverts par des décrets pendant la prorogation de l'Assemblée nationale et ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et périmés (loi du 4 août 1874), B. 221, p. 208. — Ouverture, sur l'exercice 1874, de crédits supplémentaires montant à la somme de cent vingt-quatre mille deux cent quatre-vingts francs (loi du 4 août 1874), B. 221, p. 212. — Ouverture d'un crédit supplémentaire sur l'exercice 1873, B. 235, p. 775; — de crédits supplémentaires sur l'exercice 1874, B. 235, p. 776; — d'un crédit supplémentaire sur ledit exercice, applicable au personnel de l'administration centrale (loi du 16 décembre 1874), B. 237, p. 823. — Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1874, B. 238, p. 903 et 904.

MINISTÈRE DE LA GUERRE. Modification de l'organisation de l'administration centrale, B. 235, p. 754. — Ouverture d'un crédit de neuf cent mille francs sur le chapitre VIII (*Transports généraux*) du budget de 1873, et annulation d'une somme égale sur le chapitre V (*Gendarmerie*) du même budget (loi du 22 juillet 1874), B. 217, p. 72; — d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements et des communes, pour l'exécution de travaux militaires, B. 235, p. 363. — Ouverture, pour l'exercice 1870, d'un chapitre spécial

destiné à recevoir l'imputation des dépenses de soldes antérieures à cet exercice, B. 236, p. 802. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1875, applicable à l'entretien des bâtiments existants et aux constructions nouvelles nécessaires pour l'établissement des escadrons de spahis en Algérie (loi du 19 décembre 1874), B. 239, p. 945. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, et annulation d'une somme égale au budget du même exercice (loi du 19 décembre 1874), B. 239, p. 946.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, DES CULTES ET DES BEAUX-ARTS. Ouverture d'un crédit supplémentaire de vingt mille neuf cent quatre-vingt-neuf francs quatre-vingt-quinze centimes sur l'exercice 1873, et annulation d'une somme égale sur l'exercice 1874 (loi du 29 juillet 1874), B. 220, p. 171; — d'un crédit supplémentaire sur l'exercice 1874 (loi du 5 août 1874), B. 225, p. 339; — d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour la construction d'un édifice destiné à la faculté de médecine de Nancy, B. 225, p. 334. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874 (loi du 23 décembre 1874), B. 238, p. 886. — Ouverture d'un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de travaux à des édifices diocésains, B. 239, p. 964.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. M. le général baron de Chabaud La Tour, vice-président de l'Assemblée nationale, est nommé ministre de l'intérieur, B. 216, p. 58. — Ouverture, sur l'exercice 1874, d'un crédit supplémentaire de vingt mille francs en addition au chapitre III du budget des dépenses ordinaires du gou-

vernement général de l'Algérie, et annulation d'une somme pareille au chapitre ix du même budget (loi du 18 juillet 1874), B. 217, p. 67. — Ouverture d'un crédit supplémentaire sur l'exercice 1873 (loi du 25 juillet 1874), B. 218, p. 105. — Ouverture, sur l'exercice 1874, d'un crédit supplémentaire pour les dépenses occasionnées par la réorganisation des services de police des communes du département de la Seine (loi du 27 juillet 1874), B. 218, p. 106; — sur le même exercice, d'un autre crédit supplémentaire de dix mille francs, en addition au chapitre iii du budget du gouvernement général civil de l'Algérie, et annulation d'une somme égale au chapitre ix du même budget (loi du 4 août 1874), B. 220, p. 175. — Répartition, pour l'exercice 1875, du fonds de subvention affecté aux dépenses des départements (loi du même jour), B. 220, p. 175. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1873, à titre de fonds de concours versés au trésor par des constructeurs et inventeurs d'appareils électriques, pour l'installation d'une exposition télégraphique collective à Vienne, B. 202, p. 194. — Report à l'exercice 1874 d'une somme de cent mille francs restant disponible sur l'exercice 1873 (chapitre xxi du budget du ministère de l'intérieur : *Secours aux émigrations politiques* (loi du 5 août 1874), B. 223, p. 267. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor pour l'exécution de travaux télégraphiques, B. 230, p. 541, et B. 236, p. 799; — d'un crédit supplémentaire sur le même exercice, pour les dépenses du gouvernement général de l'Algérie, B. 230, p. 545; — d'un autre crédit supplémentaire sur ledit exercice, B. 235, p. 781; — d'un crédit sur l'exercice 1875, appli-

cable aux dépenses sur ressources spéciales du gouvernement général de l'Algérie (loi du 21 décembre 1874), B. 239, p. 947; — de crédits supplémentaires pour les dépenses du même gouvernement (lois du 23 décembre 1874), B. 239, p. 953 et 955.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE. Ouverture, sur le chapitre des exercices clos du budget de 1874, de crédits montant à la somme de sept cent vingt-huit mille huit cent soixante-dix-neuf francs (loi du 3 août 1874), B. 218, p. 117.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES. Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1875 (loi du 5 août 1874), B. 222, p. 246; — pour des créances constatées sur des exercices clos, B. 228, p. 452. — Report à l'exercice 1874 d'une somme non employée, en 1873, sur les crédits ouverts par le décret du 8 août 1873 pour le service de l'artillerie, B. 233, p. 627. — Ouverture, pour l'exercice 1872, d'un chapitre spécial destiné à recevoir l'imputation des dépenses de solde antérieures à cet exercice, B. 233, p. 633. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874 (loi du 22 décembre 1874), B. 238, p. 886.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. Ouverture de crédits supplémentaires (exercice 1874) (loi du 5 août 1874), B. 220, p. 188; — d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics, B. 223, p. 289, et B. 237, p. 829; — d'un crédit sur le même exercice, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal B. 226, p. 391; — d'un crédit sur ledit exercice, à titre de fonds de concours versés par la compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'entretien de l'établissement

thermal de Vichy, B. 226, p. 394.
 — Report à l'exercice 1874 d'une portion du crédit ouvert en 1872, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour le creusement du canal latéral à la gare du chemin de fer du Midi, au port de Cette, B. 216, p. 395.
 — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal, B. 233, p. 629; — d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra, B. 233, p. 638. — Report à l'exercice 1874 d'une portion du crédit non employé, en 1873, pour le déblaye-

ment de l'ancien Opéra. B. 236, p. 793.

MINISTRES. Voyez *Comptes des ministres et Ministères*.

MODIFICATIONS DE CIRCONSCRIPTIONS TERRITORIALES. Voyez *Armée, Cantons, Communes, Départements et Diocèses*.

MONNAIES ET MÉDAILLES. Budget de 1875, B. 224, p. 330.

MONNAIES ÉTRANGÈRES. Fixation de la valeur des monnaies étrangères en monnaies françaises, pour la perception, en 1875, du droit de timbre établi sur les titres de rentes, emprunts et autres effets publics des gouvernements étrangers, B. 239, p. 965.

MONT-DORE. Voyez *Sources minérales*.

MONT-SAINT-MICHEL. Voyez *Digue*.

N

NAVIGATION. Amélioration de la navigation du Rhône au passage du Grand-Camp (Rhône), B. 218, p. 143. — Est déclarée flottable en trains la Leyre orientale depuis son confluent avec la Leyre occidentale jusqu'à la digue du moulin de Sore, B. 226, p. 392. — Établissement au port de Dieppe d'un droit de tonnage sur les navires entrant dans ce port et venant de la grande pêche, des colonies ou de l'étranger, B. 235, p. 779. — Construction d'un débarcadère à Pont-Augan (Morbihan), sur la rive gauche du Blavet, B. 240, p. 1103.

NAVIRES. Loi du 10 décembre 1874, qui rend les navires susceptibles d'hypothèque, B. 237, p. 816.

NOMINATIONS. Voyez *Comptes des ministres et Ministères*.

NOMS. *Autorisations aux termes desquelles les personnes ci-après sont autorisées, savoir* : M. Alexandre à ajouter à son nom celui de Verdet, et à s'appeler Alexandre Verdet, B. 215, p. 15; M. Arnault (Henri-Alexandre), à s'appeler,

Arnault de Guenyeon, B. 222, p. 263; — M. de Bellot (Robert-Marie), à ajouter à son nom celui de Chardebouf de Pradel, et à s'appeler de Bellot de Chardebouf de Pradel, B. 222, p. 263; — M. Bernard (Claude), à ajouter à son nom celui de Jannin, et à s'appeler Bernard Jannin, B. 230, p. 548; — MM. Berthier (Pierre-Julien-Noé) et (Benoit-Amédée Pierre-Noé), à ajouter à leur nom patronymique celui de Allemand de Montrigaud, et à s'appeler Berthier Allemand de Montrigaud, B. 231, p. 579; — M. Bordet (Esprit-Agricol-Michel), à substituer à son nom patronymique celui de Bordet, et à s'appeler Bordet au lieu de Bordet, B. 232, p. 596; — M. Boyer (Pierre-Paul-Dominique-Henri), à ajouter à son nom celui de de Bouillane, et à s'appeler Boyer de Bouillane, B. 236, p. 812; — M. Briot (Alfred-Théodore-Félix), à ajouter à son nom celui de de la Gaultrais de la Mallerie, et à s'appeler Briot de la Gaultrais de la Mallerie, B. 236.

p. 813; — M. *Busquet* (Noël-Charles-Isambart), à s'appeler *Busquet de Caumont de Marivault*, B. 222, p. 263; — M^{lle} *Capdepon* (Agnès-Victoire-Léonie) et ses frères (*Pierre-Henri-Arthur*), (*Henri-Hiacinthe-Gustave*) et (*Pierre-Henri-Alfred*), à ajouter à leur nom celui de *de Bigu*, et à s'appeler *Capdepon de Bigu*, B. 226, p. 407; — M. *Cavallier* (*Joseph-Henri-Gabriel*), à ajouter à son nom celui de *d'Arnaudy*, et à s'appeler *Cavallier d'Arnaudy*, B. 222, p. 264; — M. *Collin* (*Jean-Baptiste-Médard*), à ajouter à son nom celui de *Dufresne*, et à s'appeler *Collin-Dufresne*, B. 227, p. 431; — M. *Médaille* (*Gustave-Eugène-Joseph*), à substituer à son nom celui de *Compristo*, et à s'appeler *Compristo* au lieu de *Médaille*, B. 227, p. 431; — M^{me} *de Laurès*, veuve *Delpon*, et ses trois fils, *Joseph-Paul* - *Philomen* - *Charles Delpon*, *Marie-Jean-Albert Delpon* et *Fulcran-Marie-Joseph Delpon*, à ajouter à leur nom celui de *de Vissec*, et à s'appeler *Delpon de Vissec*, B. 217, p. 16; M. *Fournier* (*Joseph-Raymond*), à ajouter à son nom celui de *Sarlovèze*, et à s'appeler *Fournier-Sarlovèze*, B. 236, p. 813; — M. *Goupil* (*Charles-Auguste-Anatole*), à ajouter à son nom celui de *de Préfelin*, et à s'appeler *Goupil de Préfelin*, B. 236, p. 813; — M. *Gruet* (*Marie-Félix*), à ajouter à son nom celui de *de Bacquencourt*, et à s'appeler *Gruet de Bacquencourt*, B. 217, p. 15; — M. *Labenne* (*Henri*), à ajouter à son nom celui de *Rougier*, et à s'appeler *Labenne-Rougier*, B. 215, p. 144; — M. *Lamp* (*Jean-Paul-Chrysostôme*), à ajouter à son nom celui de *Ritter*, et à s'appeler *Lamp-Ritter*, B. 217, p. 16; — M. *Lécaille* (*Léonce-Marie*), à ajouter à son nom celui de *Boulanger*, et à s'appeler *Lécaille - Boulanger*, B. 235, p. 783; — M. *Lecomte* (*Jean-Antoine-Jules*), à ajouter à son nom celui de *Dunoay*, et à

s'appeler *Lecomte-Dunoay*, B. 236, p. 813; — M^{lle} *Lefebvre* (*Marie-Eugénie*) et MM. *Lefebvre* (*Henri-Émile*) et (*François-Émilien*), à ajouter à leur nom celui de *d'Hellencourt*, et à s'appeler *Lefebvre d'Hellencourt*, B. 235, p. 783; — M. *Le Roy de Lisa* (*Charles-Marie-Jules*), à ajouter à son nom celui de *de Châteaubrun*, et à s'appeler *Le Roy de Lisa de Châteaubrun*, B. 222, p. 263; — M. *Londès* (*Anne-Scipion-Henri-Édouard*), à ajouter à son nom celui de *de Payen de l'Hôtel de Lagarde*, et à s'appeler *Londès de Payen de l'Hôtel de Lagarde*, B. 215, p. 143; — MM. *Martin* (*Antoine-Charles-Félix*) et (*Henri-Antoine*), à ajouter à leur nom celui de *de Puiseux*, et à s'appeler *Martin de Puiseux*, B. 235, p. 783; — MM. *Mouillesaux* (*Jacques-Auguste-Charles*) et (*Gabriel-Emmanuel*), à s'appeler *Mouillesaux de Bernières*, B. 222, p. 263; — M. *Nugue* (*Louis-André-Alfred*) à ajouter à son nom celui de *Durand d'Auzay*, et à s'appeler *Nugue Durand d'Auzay*, B. 271, p. 104; — M. *Pallangre* (*Antoine-Paul*), à ajouter à son nom celui de *Meyen*, et à s'appeler *Pallangre Meyen*, B. 217, p. 103; — M. *Paul* (*Antoine*), à ajouter à son nom celui de *Dubos*, et à s'appeler *Paul-D*, B. 220, p. 204; — M. *Pierrot* (*Jean-Théophile*), à substituer à son nom celui de *Pierret*, et à s'appeler *Pierret* au lieu de *Pierrot*, B. 220, p. 204; — M. *Prud'homme* (*Paul-Marie-Gaston*), à ajouter à son nom celui de *de la Pérelle*, et à s'appeler *Prud'homme de la Pérelle*, B. 235, p. 783; — M. *Mérovée* (*Jean*), à substituer à son nom celui de *Ribière*, et à s'appeler *Ribière* au lieu de *Mérovée*, B. 236, p. 813; — M. *Serpette* (*Marie-Auguste-Edouard*), à ajouter à son nom celui de *de Bersaucourt*, et à s'appeler *Serpette de Bersaucourt*, B. 222, p. 263; — MM. *Serpette* (*Georges-Marie-Antoine*), (*Marie-Augustin-*

Adrien) et M^{lle} Serpette (Marie-Antoinette-Charlotte), à ajouter à leur nom patronymique celui de de Bersaucourt, et à s'appeler Serpette de Bersaucourt, B. 231, p. 579; — M^{me} Marie-Thérèse Serpette, épouse de M. Van den Hecke, à ajouter à son nom celui de de Bersaucourt, et à être dénommée, dans son acte de naissance et son acte de mariage, Serpette de Bersaucourt, B. 236, p. 813; — MM. Thirion (Alexandre-Auguste-Oswald-Isidore) et (Alexandre-Henry), à ajouter à leur nom celui de de Noville, et à s'appeler Thirion de Noville, B. 222, p. 264; — M. Toupot (Gabriel-Gustave), à ajouter à son nom celui de de

Bévaux, et à s'appeler Toupot de Bévaux, B. 235, p. 783; — Warnesson (Charles-Auguste), à ajouter à son nom celui de de Grandchamp, et à s'appeler Warnesson de Grandchamp, B. 227, p. 409. NOURRISSONS. Loi du 23 décembre 1874, relative à la protection des enfants du premier âge, et en particulier des nourrissons. B. 239, p. 948.

NOUVELLE-CALÉDONIE. Autorisation de former un établissement de crédit à Nouméa, B. 229, p. 467. — Décret du 12 décembre 1874, concernant le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, B. 237, p. 841.

O

OCTROIS. Suppression du service du mesurage des pierres et moellons destinés aux constructions publiques et particulières de la ville de Paris, et fixation de droits d'octroi sur lesdites pierres et moellons, B. 219, p. 165.

Autorisation pour la perception de surtaxes accordées aux villes et communes de : Briançon (Hautes-Alpes), B. 221, p. 215; — Estaires (Nord), B. 220, p. 189; — Guilers (Finistère), B. 221, p. 216; Guipavas (Finistère), B. 220, p. 181; — Haubourdin (Nord), B. 238, p. 879; — Kerlouan (Finistère), B. 220, p. 182; — Lannion (Côtes-du-Nord), B. 200, p. 182; Lillebonne (Seine-Inférieure), B. 221, p. 217; Loc-Maria-Plouzané (Finistère), B. 238, p. 880; Loc-Mélard (Finistère), B. 238, p. 880; — Milizac (Finistère), p. 238, p. 887; Mortain (Manche), B. 238, p. 881; — Paris (Seine), B. 219, p. 165; B. 221, p. 214; B. 225, p. 366 à 368; Plonéour-Lanvern (Finistère), B. 221, p. 218; Ploudaniel (Finistère), B. 238, p. 885; Plouigneau (Finistère), B. 238, p. 883; Plou-

neour-Trez (Finistère), B. 236, p. 882; Plouzané (Finistère), B. 221, p. 219; Pont-l'Abbé (Finistère), B. 238, p. 883; — Rumengol (Finistère), B. 220, p. 183; — Saint-Marc (Finistère), B. 238, p. 884; Saint-Quentin (Aisne), B. 216, p. 29.

OFFICES. Réduction dans les cours et tribunaux suivants :

AVOUÉS DE COUR D'APPEL.

Montpellier, à treize, B. 229, p. 507.

AVOUÉS DE PREMIÈRE INSTANCE.

Bellac (Haute-Vienne), à sept, B. 220, p. 203; — Charolles (Saône-et-Loire), à six, B. 223, p. 295; Cholet (Maine-et-Loire), à trois, B. 229, p. 507; Cusset (Allier), à six, B. 236, p. 812; — Fougères (Ille-et-Vilaine), à quatre, B. 223, p. 295; — Mâcon (Saône-et-Loire), à sept, B. 229, p. 507; — Mans (le) (Sarthe), à sept, B. 229, p. 507; Mantes (Seine-et-Oise), à quatre, B. 222, p. 262; — Pau (Basses-Pyrénées), à dix, B. 224, p. 334; Ploërmel (Morbihan), à trois, B. 238, p. 940; — Rochechouart (Haute-Vienne),

à quatre, B. 236, p. 812; — Sainte-Menehould (Marne), à quatre, B. 229, p. 507; — Valence (Drôme), à treize, B. 238, p. 940.

HUISSIERS.

Aix (Bouches-du-Rhône), à vingt, B. 236, p. 812; Arras (Pas-de-Calais), à seize, B. 222, p. 262; Autun (Saône-et-Loire), à dix-huit, B. 220, p. 203; Auxerre (Yonne), à vingt-trois, B. 229, p. 507; Avanches (Manche), à vingt-cinq, B. 220, p. 203; — Bagnères (Hautes-Pyrénées), à vingt-quatre, B. 229, p. 506; — Carcassonne (Aude), à quinze, B. 220, p. 203; Châlons (Marne), à neuf, B. 229, p. 508; Châteauroux (Indre), à dix-neuf, B. 238, p. 940; Châtre (la) (Indre), à onze, B. 222, p. 262; Chinnon (Indre-et-Loire), à quatorze, B. 229, p. 508; Cholet (Maine-et-Loire), à neuf, B. 229, p. 508; — Gannat (Allier), à neuf, B. 220, p. 203; — Langres (Haute-Marne), à vingt, B. 236, p. 812; Lannion (Côtes-du-Nord), à douze, B. 236, p. 812; Limoges (Haute-Vienne), à vingt-six, B. 220, p. 203; Louviers (Eure), à quatorze, B. 220, p. 203; Lure (Haute-Saône), à dix-sept, B. 220, p. 203; — Melun (Seine-et-Marne), à douze, B. 229, p. 507; Montauban (Tarn-et-Garonne), à vingt, B. 229, p. 507; Montdidier (Somme), à douze, B. 220, p. 203; Mortagne (Oise), à dix-huit, B. 220, p. 203; — Nantes (Loire-Inférieure), à vingt-trois,

B. 229, p. 508; — Parthenay (Deux-Sèvres), à douze, B. 224, p. 334; Périgueux (Dordogne), à vingt-deux, B. 229, p. 507; — Ribérac (Dordogne), à quatorze, B. 229, p. 506. — Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord), à quinze, B. 236, p. 812; Saint-Flour (Cantal), à onze, B. 238, p. 940; Saint-Gaudens (Haute-Garonne), à trente-trois, B. 229, p. 508; — Toulouse (Haute-Garonne), à trente-neuf, B. 236, p. 812; — Vesoul (Haute-Saône), à vingt, B. 220, p. 203; Vienne (Isère), à vingt-quatre, B. 238, p. 940; Vitry-le-François (Marne), à onze, B. 229, p. 506.

OPÉRA. Approbation de l'adjudication passée par le ministre des travaux publics pour l'exécution de la loi du 28 mars 1874, relative à l'achèvement du nouvel Opéra, B. 217, p. 98. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor, pour les travaux d'achèvement du nouvel Opéra, B. 217, p. 100. — Ouverture d'un autre crédit sur le même exercice pour ledit achèvement et l'acquisition de matériel, B. 217, p. 101.

ORDRE JUDICIAIRE. Voyez *Magistrature*.

ORGANISATION JUDICIAIRE dans la Kabylie, B. 225, p. 356; — modification, B. 230, p. 540.

OUVRAGES D'OR ET D'ARGENT. Voyez *Bureaux de garantie*.

P

PARIS (VILLE DE). Voyez *Ville de Paris*.

PASSAGE D'EAU. Voyez *Péage*.

PASSERELLES. Reconstruction, sous la route nationale n° 10 bis, des trois passerelles de Sablons (Gironde), B. 235, p. 783.

PATENTES. La contribution des patentes continuera de supporter, comme en 1874, quarante-trois

centimes additionnels extraordinaires par franc (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 298.

PAYS-BAS. Voyez *Postes (Administration des)*.

PÉAGE. Approbation d'un tarif pour la perception de péage : au passage d'un bac sur l'Elorn, à Landerneau (Finistère), B. 229, p. 507.

PENSION À TITRE DE RÉCOMPENSE

NATIONALE. Loi du 18 juillet 1874, qui accorde une pension, à titre de récompense nationale, à *M. Pasteur*, membre de l'Institut de France et professeur à la faculté des sciences de Paris, B. 220, p. 169.

PENSIONS CIVILES. Fixation, pour l'année 1874, du crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853, B. 217, p. 102. — Ouverture sur l'exercice 1875, pour l'inscription des pensions civiles par application de la loi du 9 juin 1853, d'un crédit supplémentaire de un million cinq cent mille francs en sus du produit des extinctions (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 302.

PENSIONS MILITAIRES. Ouverture d'un crédit de quatre millions cinq cent mille francs pour l'inscription, au trésor, des pensions militaires à liquider dans le courant de l'année 1875 (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 302.

PETITES-SŒURS-DES-PAUVRES. Voyez *Congrégations*.

PHYLLOXERA. Création d'un prix de trois cent mille francs au profit de l'inventeur d'un moyen efficace pour détruire le phylloxera (loi du 22 juillet 1874), B. 216, p. 30.

PILOTES. Voyez *Signaux*.

PLACES DE GUERRE. Celle de Valence passe de la direction d'artillerie de Grenoble à celle de Toulon, B. 229, p. 502. — Classement du fort de Bellevue, à Constantine (Algérie) (loi du 12 décembre 1874), B. 237, p. 822.

PLAGES. Voyez *Domaines*.

POIDS ET MESURES. Les droits de vérification des poids et mesures seront établis par décrets, sans pouvoir dépasser le taux des droits fixés dans les tarifs annexés au décret du 26 février 1873 (loi du 5 août 1874), B. 224, p. 298.

POINÇON. Voyez *Marques de fabriques*.

POLICE. Création de commissariats de police à : Arnay-le-Duc (Côte-d'Or), B. 240, p. 1105; — Buisles-Baronnies (Drôme), B. 226, p. 406; — Capvern (Hautes-Pyrénées), B. 226, p. 406; Châteauneuf-du-Faou (Finistère), B. 219, p. 167; — Lorient (Drôme), B. 237, p. 877; — Mauguio (Hérault), B. 216, p. 64; Miramont (Lot-et-Garonne), B. 238, p. 939; Mure (la) (Isère), B. 230, p. 547; Mussidan (Dordogne), B. 237, p. 877; — Pontacq (Basses-Pyrénées), B. 238, p. 939; Pont-de-Château (Puy-de-Dôme), B. 230, p. 548; — Riez (Basses-Alpes), B. 240, p. 1103; — Saint-Aignan (Loir-et-Cher), B. 226, p. 406; Saint-Chinian (Hérault), B. 237, p. 877; Saint-Jean-en-Royans (Drôme), B. 240, p. 1106; Saint-Loup (Haute-Saône), B. 226, p. 405; Sainte-Livrade (Lot-et-Garonne), B. 237, p. 877; Solliès-Pont (Var), B. 226, p. 406; — Vierzon-Village (Cher), B. 226, p. 406.

Suppression des commissariats de police de : Saint-Mathieu-de-Tréviers (Hérault), B. 219, p. 167; — Vayrac (Lot), B. 238, p. 939.

Rédaction à soixante-dix du nombre des commissaires de police de la ville de Paris, B. 226, p. 393.

Fixation de la juridiction des commissariats de police de : Aix (Bouches-du-Rhône), B. 230, p. 548; Albertville (Savoie), B. 237, p. 877; Argelès (Hautes-Pyrénées), B. 226, p. 406; — Bléré (Indre), B. 219, p. 168; Boulogne (Pas-de-Calais), B. 238, p. 939; — Cadenet (Vaucluse), B. 231, p. 578; Cambrai (Nord), B. 238, p. 940; Chartres (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1103; Châteaumeun (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1103; Châteaumeun-sur-Cher (Cher), B. 238, p. 939; Clermont-Ferrand (Hérault), B. 240, p. 1103; Confolens (Charente), B. 219, p. 168; — Damazan (Lot-et-Ga-

ronne), B. 238, p. 940; Dieulefit (Drôme), B. 216, p. 17, et B. 240, p. 1103; Dreux (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1103; — Engayresque (Aveyron), B. 240, p. 1105; — Fleurance (Gers), B. 226, p. 406; Frontignan (Hérault), B. 237, p. 877, et B. 238, p. 939; — Gignac (Hérault), B. 240, p. 1103; Gray (Haute-Saône), B. 238, p. 939; — Héricourt (Haute-Saône), B. 226, p. 405; — Lagny (Seine-et-Marne), B. 230, p. 547; Lure (Haute-Saône), B. 226, p. 405; Luxeuil (Haute-Saône), B. 226, p. 405; — Moutiers (Savoie), B. 230, p. 547; — Nonancourt (Eure), B. 240, p. 1106; Nogent-le-Roi (Eure-et-Loir), B. 240, p. 1103; — Saint-Vallier (Drôme), B. 240, p. 1106; Southeraine (la) (Creuse), B. 238, p. 940; — Tour-du-Pin (la) (Isère), B. 226, p. 406; Tournus (Saône-et-Loire), B. 238, p. 939; — Vesoul (Haute-Saône), B. 238, p. 939.

Transfert aux Avenières (Isère) de la résidence du commissaire de police de Morestel (Isère), B. 226, p. 406; — à Cuxac-d'Aude (Aude), de la résidence du commissaire de police de Coursan (Aude), B. 230, p. 548; — à Engayresque (Aveyron), de celle du commissaire spécial de police de Fondamente (Aveyron), B. 240, p. 1105.

POPULATION DE LA FRANCE. Voyez *Tableaux de la population.*

PONTS. Reconstruction du pont de Grenelle, sur la Seine, B. 236, p. 811. — Réparation du pont d'Orléans (Loiret), sur la Loire, B. 240, p. 1103.

PORTS MARITIMES ET DE COMMERCE. Agrandissement et amélioration du port de Marseillan (Hérault), B. 215, p. 14. — Dévasement des ports de Grauville et de Cherbourg (Manche), B. 218, p. 143. — Amélioration de la rive droite du port de Bordeaux (Gironde), entre le pont métallique et la

pointe de Queyrès, B. 219, p. 167. — Prolongement du quai Saint-Bernard, sur la rive droite de l'Adour, au port de Bayonne (Basses-Pyrénées), B. 232, p. 597. — Loi du 5 août 1874, qui autorise la chambre de commerce de Bordeaux à faire à l'État l'avance d'une somme de quatre millions cinq cent mille francs, pour achever le bassin à flot en construction dans ce port et pour y construire une forme de radoub, B. 220, p. 184. — Loi du même jour, qui autorise l'acceptation de l'offre faite par la chambre de commerce du Havre d'avancer à l'État la somme de six millions de francs, à l'effet d'assurer l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port de cette ville, B. 220, p. 185. — Loi dudit jour 5 août, qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Marseille et autorise l'acceptation de l'offre faite par la chambre de commerce de cette ville d'avancer à l'État la somme de quinze millions de francs, à l'effet d'assurer l'exécution de ces travaux, B. 220, p. 187. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce du Havre, pour l'agrandissement de l'avant-port de cette ville, B. 221, p. 240, et B. 237, p. 827. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour la construction d'un bassin à flot au port de cette ville, B. 230, p. 535. — Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1874, à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Dunkerque, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville, B. 237, p. 826; — et sur l'exercice 1875, B. 237, p. 840.

POSSESSIONS FRANÇAISES. Voyez *Colonies.*

POSTES. (ADMINISTRATION DES). Approbation de la convention de poste entre la France et l'Uruguay, signée le 10 janvier 1874 (loi du 13 juillet 1874), B. 216, p. 19; — de la convention additionnelle à la convention de poste du 3 mars 1869, signée entre la France et l'Italie (loi du 17 juillet 1874), B. 216, p. 29; — de la convention additionnelle conclue, le 15 mai 1874, entre la France et l'Espagne, B. 220, p. 190; — de la convention de poste conclue, le 28 avril 1874, entre la France et les États-Unis de l'Amérique du Nord, B. 216, p. 51; — de celle conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil, B. 217, p. 77. — Promulgation de ladite convention, B. 222, p. 247. — Décret du 31 août 1874, concernant les lettres chargées contenant des valeurs-papiers payables au porteur, échan-

gées entre les habitants de la France et de l'Algérie, d'une part, et les habitants des Pays-Bas, d'autre part, B. 225, p. 36.
PRIX. Voyez Dons et legs et Placements.

PROFESSIONS AMBULANTES. Loi du 7 décembre 1874, relative à la protection des enfants employés dans les professions ambulantes, B. 237, p. 815.

PROTECTION DES ENFANTS DU PREMIER ÂGE. Voyez Nourrissons.

PROTOCOLE. Publication du protocole signé à Paris, le 7 octobre 1874, par les commissaires français et allemands, pour déterminer les nouvelles circonscriptions diocésaines entre la France et l'Allemagne, B. 232, p. 593.

PROVINCE ECCLÉSIASTIQUE DE BESANÇON. Voyez Diocèses et Protocole.

PRUD'HOMMES. Voyez Conseils de prud'hommes.

Q

QUAIS. Voyez Ports.

R

RECENSEMENT DE LA POPULATION.

Rectification des tableaux de la population, B. 215, p. 11; B. 228, p. 460 et 462; B. 233, p. 637.

RECETTES ET DÉPENSES PUBLIQUES.

Voyez Budget.

RÉCOMPENSE NATIONALE. Voyez Pensions.

RÉGIONS TERRITORIALES ET SUBDIVISIONS DE RÉGION.

Décret du 6 août 1874, B. 229, p. 477. — Modification de la composition territoriale, B. 229, p. 496.

RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE pour l'exécution de la loi du 26 novembre 1873, concernant l'apposition d'un timbre ou poinçon spécial sur les marques de fabrique ou de commerce,

B. 216, p. 38; — ce règlement est rendu exécutoire en Algérie, B. 220, p. 200; — sur le service des aliénés du département de la Seine, B. 228, p. 455.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL sur le service de l'assistance hospitalière en Algérie, B. 238, p. 929.

RETRAITES. Voyez Pensions.

RIVIÈRES. Allongement et rectification du déversoir de Saint-Martin établi sur la levée de la rive gauche de la Loire, en amont de Gien (Loiret), B. 220, p. 202. — La Leyre orientale (ou Leyre de Sore) est déclarée flottable en trains depuis son confluent avec la Leyre occidentale jusqu'à la digue du moulin de Sore, située en amont du moulin de Bellac

(Landes), B. 226, p. 392. Voyez *Navigation*.

ROUTES DÉPARTEMENTALES. Établissement, à Aush (Gers), d'une pépinière destinée aux plantations des routes départementales.

État indélicat, par département, des classements, travaux, rectifications et déclassements des routes départementales qui suivent : Charente, n° 10, de Cognac à Ribérac, dans la traverse de Châteauneuf, B. 236, p. 811; Côte-d'Or, n° 71, de Dijon à Troyes, dans la traverse de Châtillon-sur-Seine, entre le pont Saint-Martin et le pont de l'Abbaye, suivant la rue de l'Hôtel-de-Ville, la place Marmont et la rue de la Gare, B. 235, p. 782; Creuse, n° 2, d'Aubusson à Montaigut, aux abords de l'étang de Couyoux, B. 215, p. 14; entre la route départementale n° 3, au pont de Courleix, et la limite du Puy-de-Dôme, B. 235, p. 782; — Doubs, n° 12, de Salins en Suisse, entre Saint-Antoine et les Hôpitaux-Neufs, B. 240, p. 1105; n° 13, entre la route départementale n° 21 et Abbéviens, B. 235, p. 781; — Garonne (Haute-), n° 2, de Toulouse à Sorèze, dans la côte de Saint-Félix, B. 240, p. 1104; Gers, n° 9, de l'Île-en-Dodon à Grenade, au point de jonction avec la route n° 5, B. 220, p. 201. —

Meurthe-et-Moselle, n° 3, entre Gare-le-Coup et Bicqueley, B. 232, p. 598; n° 15, de Nancy à Verdun, dans la rue Marion, à Thiaucourt, B. 229, p. 506; — Saône-et-Loire, n° 21, de Mâcon à Lugny, B. 215, p. 14; Saône (Haute-), n° 4, de Besançon aux Vosges, B. 240, p. 1104; Savoie (Haute-), n° 7, d'Annecy à Bonneville, par Thônes, entre le col de Bluffy et la plaine d'Alex, B. 218, p. 142; Seine, n° 68, prolongement et classement parmi ces routes du chemin dit de Villeneuve-le-Roi, jusqu'à la limite du département de Seine-et-Oise, B. 229, p. 506; Seine-Inférieure, n° 16, de Criel à Saint-Valery-sur-Somme, dans la traverse d'Eu, B. 235, p. 782; Somme, n° 20, construction d'un aqueduc dans la traverse de Rozières, B. 240, p. 1105.

ROUTES NATIONALES. Rectification de la route n° 170, dans les côtes de Trémaria, de Belair et de Quinquis (Finistère), B. 240, p. 1104.

ROUTES SALICOLLES. Construction de quatre routes salicollés dans le marais de la Moulinette, près de la Rochelle (Charente-Inférieure), B. 220, p. 202.

ROUTE THERMALE N° 5. Incorporation d'une parcelle de terrain sise à Vichy, B. 232, p. 597.

ROYAUME D'ANNAH. Voyez *Trattés*.

S

Savons. Ceux employés à la préparation, au dégraissage, à la teinture et au blanchiment des soies, des laines, des cotons, des fils et autres matières textiles à l'état brut ou à l'état de tissus n'ayant pas encore reçu le dernier apprêt que comporte leur fabrication, pourront être livrés avec décharge de droits, si l'emploi en est suffisamment justifié (budget de 1875), B. 224, p. 298.

SERVICE JUDICIAIRE. Voyez *Magistrature* et *Offices*.

SERVICE POSTAL. Voyez *Postes* (*Administration* des).

SIGNAUX à faire pour l'appel des pilotes pendant la nuit, B. 226, p. 390.

SOCIÉTÉS DE TIR ET AUTRES. Voyez *Cartouches* et *Cercles*.

SOIES. Voyez *Bureau pour le titrage des soies*.

SOURCES MINÉRALES. Déclaration

d'intérêt public de deux sources minérales dites *Nouvelles sources des Célestins n° 2* (au milieu de la grotte), aménagées en 1870, et la *Source des Anciens Célestins n° 2*, découverte en 1870, lesdites sources dépendant de l'établissement thermal de Vichy et appartenant à l'État, B. 224, p. 334; — de la source d'eau minérale qui alimente l'établissement thermal d'Avène (Hérault),

appartenant aux sieurs *Descays frères*, B. 236, p. 813. — Établissement d'un périmètre de protection autour du groupe des sources qui alimentent l'établissement thermal du Mont-Dore (Puy-de-Dôme), B. 238, p. 938.

Sous-officiers. Voyez *Armée*.

Suppléments de crédits. Voyez *Ministères*.

Syndicat. Voyez *Canal de l'Est et Ministère des travaux publics*.

T

TABLEAUX DE LA POPULATION DE LA FRANCE. Rectification en ce qui concerne les départements suivants : Alpes-Maritimes, B. 233, p. 637; — Côtes-du-Nord, B. 215, p. 11; — Rhône, B. 228, p. 462; — Saône-et-Loire, B. 228, p. 460; Somme, B. 228, p. 462.

TARIF DES DROITS DE VOIRIE à percevoir dans la ville de Paris, B. 216, p. 59.

TAXE DE VÉRIFICATION PREMIÈRE DU MÈTRE. Modification de cette taxe, B. 236, p. 792.

TAXE MUNICIPALE. Voyez *Chiens et Ville de Paris*.

TERRAINS DOMANIAUX ET MARITIMES. Voyez *Domaines*.

TIMBRES D'ETIQUETTES. Voyez *Marques de fabrique*.

TONNAGE (DROIT DE). Voyez *Navigation*.

TRAITÉS. Approbation de la déclaration relative à la protection des marques de fabrique, signée à Rome, le 10 juin 1874, entre la France et l'Italie, B. 215, p. 10; — d'une convention de poste entre la France et l'Uruguay (loi du 13 juillet 1874), B. 216, p. 19; — de la convention additionnelle à la convention de poste du 3 mars 1869, signée entre la France et l'Italie, le 15 mai 1874 (loi du 17 juillet 1874), B. 216, p. 29; — de la convention additionnelle de poste conclue, le 15 mai 1874, entre la France et

l'Italie, B. 220, p. 190; — de la convention de poste conclue, le 28 avril 1874, avec les États-Unis de l'Amérique du Nord, B. 216, p. 51; — de celle conclue, le 30 mars 1874, entre la France et le Brésil, B. 217, p. 77. — Promulgation de ladite convention, B. 222, p. 247. — Approbation du traité conclu à Saigon, le 15 mars 1874, entre la France et le royaume d'Annam (loi du 4 août 1874), B. 220, p. 174.

TRAMWAYS. Établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Versailles, B. 216, p. 31. — Autorisation au sieur *Gibat* de mettre en circulation des voitures d'un nouveau modèle sur la voie ferrée à traction de chevaux de Sèvres à Versailles, B. 229, p. 503. — Établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Marseille, B. 231, p. 569; — d'une voie ferrée à traction de locomotives entre Rueil et Marly-le-Roi (Seine-et-Oise), B. 234, p. 732. — Prolongement de la voie ferrée à traction de chevaux de Vincennes à Boulogne depuis le rond-point de la Reine, à Boulogne, jusqu'à l'extrémité de la place d'Armes, à Saint-Cloud, B. 235, p. 777. — Approbation du traité passé pour l'établissement et l'exploitation d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville

du Havre, entre la jetée et l'octroi de Rouen, B. 238, p. 889; — et dans la ville de Marseille, B. 238, p. 907.

TRAVAUX MILITAIRES. Voyez *Ministère de la guerre*.

TRIBUNAUX. Voyez *Magistrature et Offices*.

U

UNIVERSITÉ. Voyez *Chaires, Dons et legs, Facultés, Lycées et Ministère de l'instruction publique*.

URUGUAY. Voyez *Traités*.

UTILITÉ PUBLIQUE. Voyez *Chemins de fer, Ponts, Ports et Tramways*.

V

VACANCES. Voyez *Cour des comptes*.

VALEURS-PAPIERS. Voyez *Postes (Administration des)*.

VERSAILLES (VILLE DE). Voyez *Tramways*.

VICHY. Voyez *Sources minérales*.

VIGNE. Voyez *Importation*.

VILLE DE LILLE. Voyez *Chemins de fer*.

VILLE DE LYON. Changement d'affectation d'une imposition extraordinaire (loi du 31 juillet 1874), B. 218, p. 113.

VILLE DE MARSEILLE. Voyez *Emprunts et Tramways*.

VILLE DE PARIS. Modification du tarif des droits de voirie à percevoir dans la ville de Paris, B. 216, p. 59. — Suppression du service du mesurage des pierres et moellons destinés aux constructions publiques et particulières de la ville, et fixation de droits d'octroi sur lesdites pierres et moellons, B. 219, p. 165. — Autorisation d'un impôt extraordinaire et établissement de différentes surtaxes d'octroi, B. 221, p. 214. — Prorogation, jusqu'au 31 décembre 1875, de l'autorisation accordée à la ville de Paris de mettre en circulation des bons de la caisse municipale pour une somme qui ne pourra excéder soixante millions (loi de finances du 5 août 1874), B. 224, p. 302. — Modification de divers droits

d'octroi, B. 225, p. 366. — Les droits *ad valorem* établis sur la volaille et le gibier vendus en gros dans les halles centrales sont convertis en taxe d'octroi, B. 225, p. 367 et 368. — Réduction à soixante-dix du nombre des commissaires de police de la ville de Paris, B. 226, p. 393; — Reconstruction du pont de Grenelle, B. 236, p. 811. — Répartition du contingent personnel et mobilier pour 1875, B. 238, p. 905. — Loi du 23 décembre 1874, qui autorise à changer l'affectation d'une somme de deux millions cinq cent quarante-six mille trois cent quarante-sept francs quarante-huit centimes, provenant de l'emprunt approuvé par la loi du 6 septembre 1871, B. 239, p. 936. — Loi du 24 décembre 1874, qui autorise l'emprunt d'une somme de deux cent vingt millions, B. 239, p. 957. — Suppression des établissements de rectification et de distillation d'eaux-de-vie et d'esprits existant dans la zone annexée à la ville de Paris par la loi du 16 juin 1859, B. 239, p. 962.

VILLE DE VERSAILLES. Voyez *Tramways*.

VILLE DU HAVRE. Voyez *Tramways*.

VOIES FERRÉES. Voyez *Tramways*.

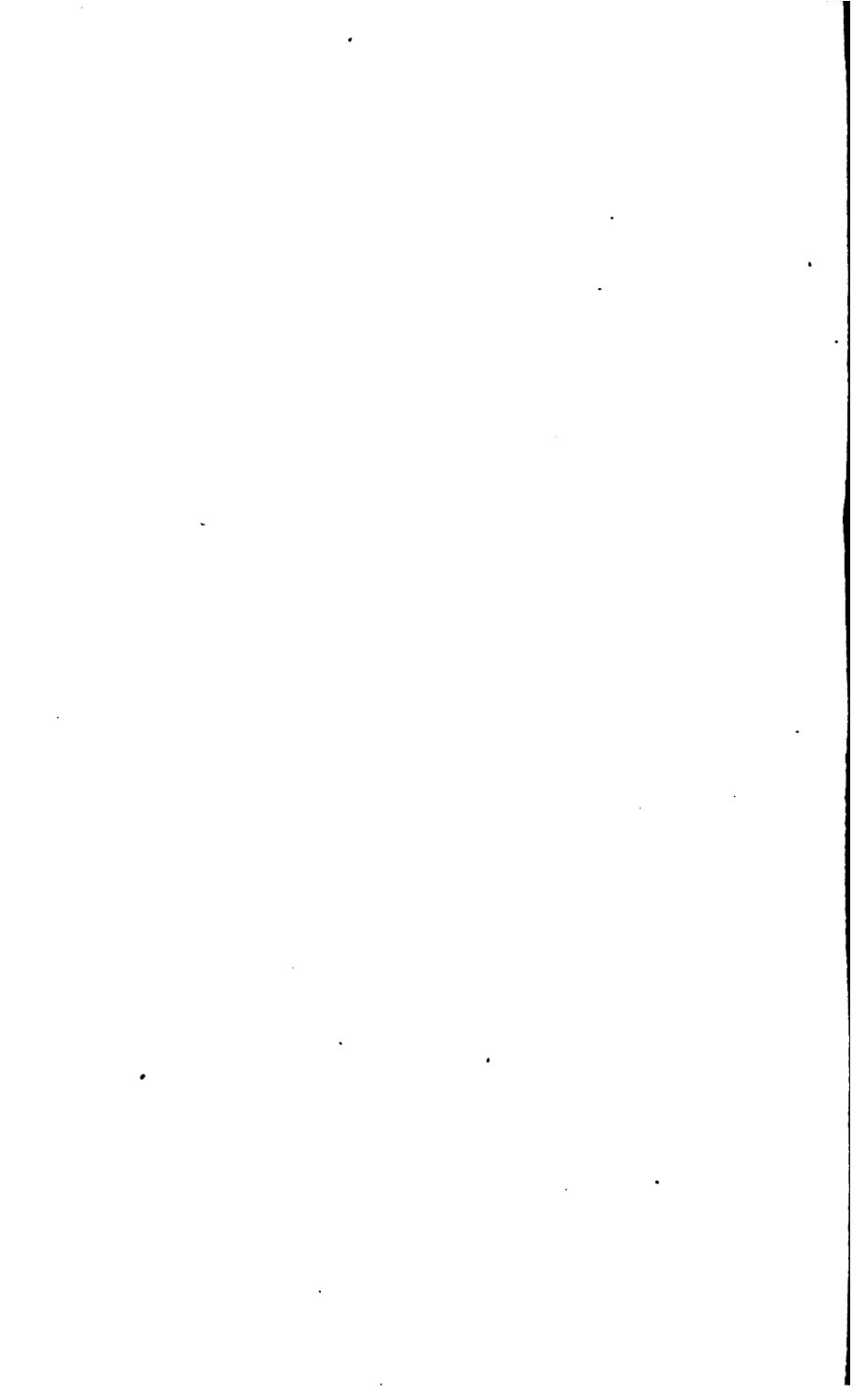
VOIRIE (TARIF DES DROITS DE). Voyez *Ville de Paris*.

Z

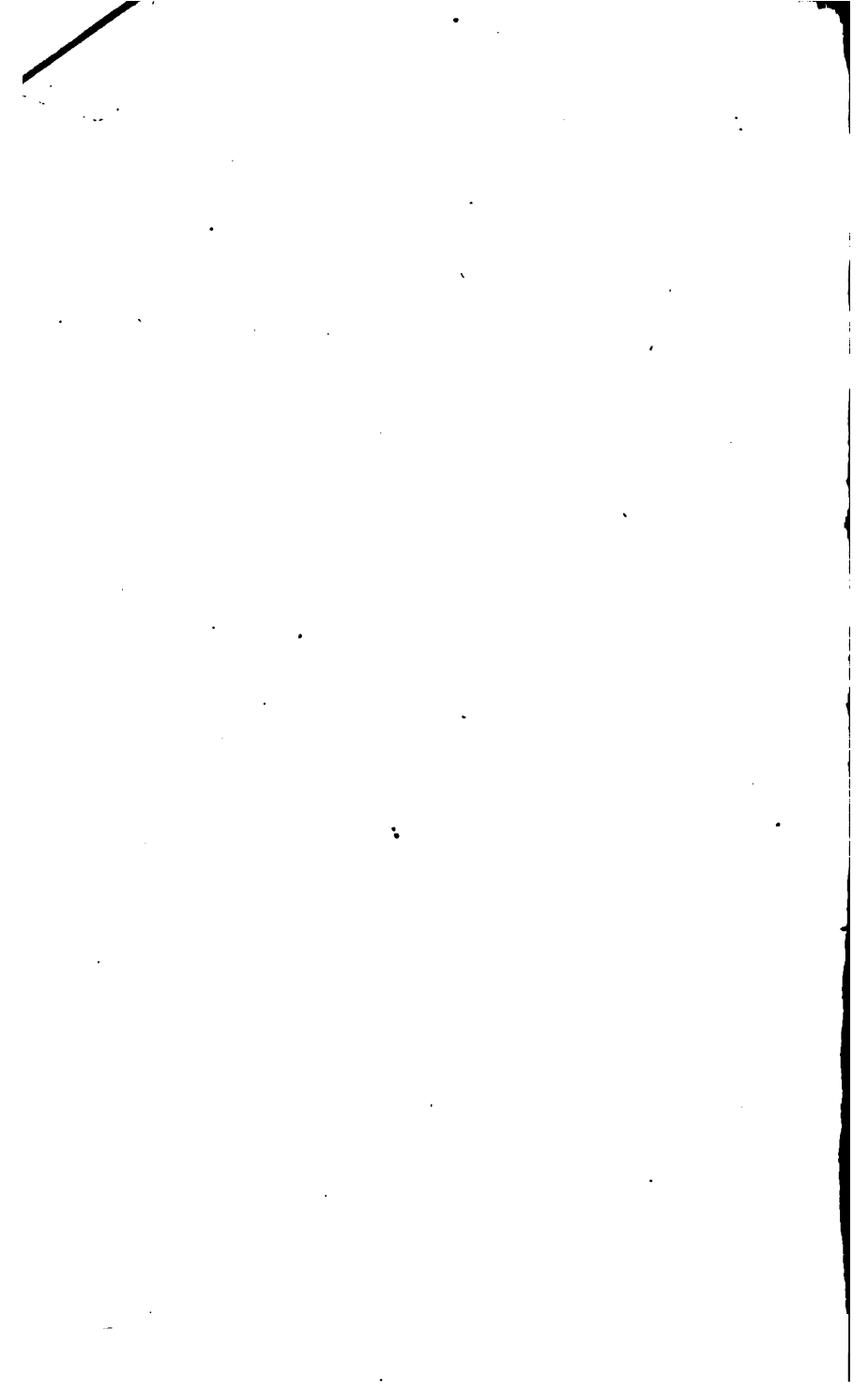
ZONES. Modification de la limite de la zone des fortifications du fort	|	Saint-Nicolas, à Marseille, B. 230, p. 537.
---	----------	--

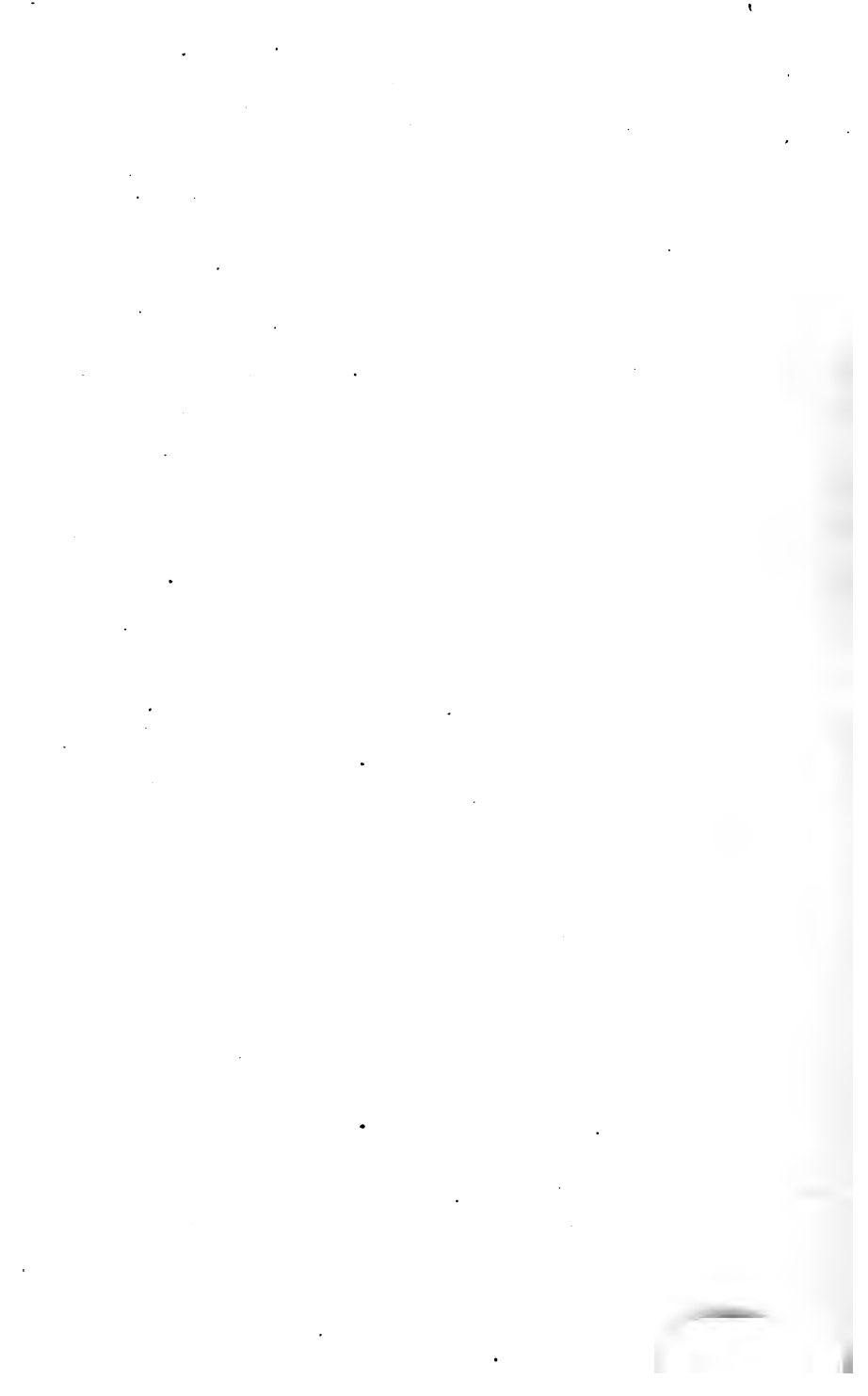
FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE, DU TOME IX, PARTIE PRINCIPALE.











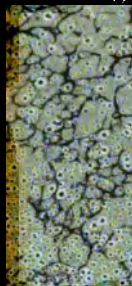
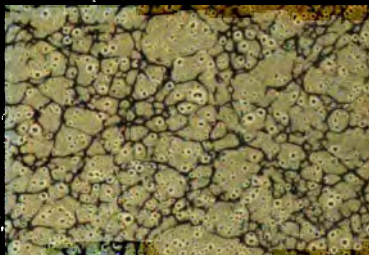
To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

10M-5-40

Stanford Law Library



3 6105 062 464 552



B
F
1
1

594781